LOT POLSKI

ORGAN LIGI OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA

Nr 5 (32) WARSZAWA, MAJ 1926 Rok IV

PIERWSZY POLSKI REKORD ŚWIATOWY



KPT. PILOT BOLESŁAW STACHOŃ, KTÓRY NA SAMOLOCIE SPAD 61 Z SILN. HISPANO-SUIZA 450 MK OSIĄGNĄŁ 6000 METRÓW WYSOKOŚCI W CIĄGU 14 MINUT 38 SEKUND



SPAD 61 Z SILNIKIEM HISPANO-SUIZA 450 MK

*

* *

Pierwszy polski rekord światowy

Pisma codzienne podały z źródeł francuskich krótką wiadomość o tem, że kpt. Stachoń, przyjmując we Francji samoloty dla Polski, pobił na samolocie Spad 61, z silnikiem Hisp. Suiza 450 MK. rekord szybkości wznoszenia się na 6000 metrów, osiągając czas 14 min. 38 sek.

Przeciętna szybkość wznoszenia się wynosiła 7 metrów na sekundę.

Polska prasa przemilczała poza tem ten fakt — prasa francuska okazała się życzliwszą dla polskiego pilota. „Les Ailes" notatkę tę zaopatrzyły następującym wstępem: „Mówiliśmy niejednokrotnie o pięknych rezultatach wznoszenia się na wysokość 6.000 m., osiągniętych przez Coste'a na Breguecie, Doreta na Dewoitin'ie i nieodżałowanego Petit'a na Bernardzie, którzy kolejno zdobywali ten rekord. Piękne wyniki tych pilotów zostały znacznie przewyższone przez rekord kpt. Stachonia, pilota polskiego.. ..".

Dziwna rzecz, społeczeństwo francuskie wie dziś więcej od polskiego o dzielnym pilocie, który dla swego kraju zdobył pierwszy rekord światowy w lotnictwie!

Odwaga i brawura

Żałobna karta majowego „Lotu Polskiego" jest bardzo długa. Kończą ją nazwiska ofiar tragicznego wypadku w czasie pogrzebu ś. p. płk. Serednickiego.

Wypadek ten zatargał nerwami tysięcy, które nań patrzyły. Opinja publiczna, sejm, zażądały wyjaśnień. W czasie tych wyjaśnień padło słowo: brawura.

Cóż to jest brawura?

To nie jest odwaga — to lekceważenie życia, to oczekiwanie braw i dokonanie dla nich najbardziej szaleńczych czynów. Odwaga ma zawsze wielki cel przed oczami, jest rozważną i opartą na fundamencie mocnego charakteru. Brawura jest popisem jednostki wrażliwej na uznanie, które ją spotyka, działa na nią jak alkohol. Odwaga jest indywidualistką, brawura jest zaraźliwą.

Pamiętamy jak w czasie obchodu ku czci Nieznanego Żołnierza niektórzy piloci na nieznacznej wysokości dokonywali najtrudniejszych ewolucyj. Skupione tłumy w czasie chwil grobowego milczenia podniosły głowy, by ujrzeć płatowce w wirażach zawrotnych, pętlach i korkociągach. Pominąwszy niebezpieczeństwo dla miasta, było to zakłócenie nastroju w imię popisu.

Nie słyszeliśmy o tem, by winnych pociągnięto do odpowiedzialności.

Plon tego posiewu jest smutny. Rozumiemy potrzebę powietrznych akrobacyj. Cenimy ambicję i współzawodnictwo, lecz musi być dla nich zakreślona granica.

Ten sam wypadek w czasie szkolenia byłby tragedją obowiązku, w czasie pogrzebu nieodżałowanego kolegi stał się zbyteczną ofiarą.

Prowadzi się śledztwo — to pomyłka. Winnego wszyscy znamy. Winnym jest nastrój przeszłości, który w imię powodzenia wszystko rozgrzeszał.

Dalekie przeloty

W pojęciu profanów zagadnienie dalekich przelotów jest bardzo proste. Pilot otrzymuje płatowiec. . leci... i jedyne ryzyko to defekt motoru.

Niewielu tylko wie o tem, że przeloty te wymagają sprężystej i trudnej organizacji. Czem lepsza organizacja tem mniejsze ryzyko. Na mniej i więcej przypadkowych lotniskach czekają na przylatujących przyjaciele, przygotowano benzynę i smary, leżą części zapasowe. Płatowiec i motor są poddane szybkiej i sumiennej kontroli. Każdy odlot i przylot jest sygnalizowany — pomoc w razie wypadku zapewniona.

W tych warunkach odbywają się przeloty pilotów tych państw, które uczestniczą w lotniczym wyścigu. Oczywiście koszty sięgają dziesiątków i setek tysięcy dolarów.

W innych warunkach odbędzie się lot płk. Rayskiego — a może i innych polskich lotników. Nie stać nas na kosztowną organizację. Musimy liczyć tylko na własne siły. Ryzyko jest nieporównanie większe... Jednak odważnym los sprzyja.

Przysposobienie rezerw balonowych

Od kilku lat w okresie wakacyjnym parę tysięcy młodzieży szkolnej, pod dowództwem oficerów wyrusza w pole. Śpią w namiotach, odbywają ćwiczenia wojskowe, hartują się w trudach, zapoznają się z krajem ojczystym.

Co rok tysiące zdrowych, ogorzałych chłopaków wraca na ławę szkolną. Kiedy ją opuszczą, w każdej chwili mogą stanąć pod bronią jako pierwszorzędni żołnierze.

Obecnie Departament IV wznawia tę piękną inicjatywę. Tego roku zostanie zorganizowany obóz przysposobienia rezerw służby balonowej. W czasie trwania obozu zostaną zorganizowane loty balonem wolnym oraz wzloty obserwacyjne balonem na uwięzi. Niezależnie od tego będą się odbywać praktyczne zajęcia przy dźwigarkach balonowych, meteorologji, pomiarach, wytwarzaniu wodoru i t. p.

Z radością stwierdzamy, że będzie to znów krok naprzód. Oczywiście L. O. P. P. z inicjatywy płk. Bołsunowskiego udziela obozowi swej pomocy.

Precz z koleją!

Wzrost pasażerów lotniczej komunikacji jest coraz większy.

Oto cyfry dotyczące lotnictwa francuskiego:

1919	—	*588*	*pasażerów*
1920	—	*1.771*	„
1921	—	*10.619*	„
1922	—	*9.502*	„
1923	—	*11.638*	„
1924	—	*16.729*	„
1925	—	*19.768*	„

Czyż nie mamy racji, dowodząc, że stoimy w przededniu przewrotu komunikacyjnego?

W rocznicę 3-go maja



aprzód w przyszłość!

Cóż z tego, że w tej chwili każdemu prawie jest źle i ciężko? Cóż z tego, że dokoła nas wre praca ostrzem przeciw nam zwrócona? Cóż z tego, że czasem tak trudno i ciężko jest pracować?

Pionierzy każdej idei z trudem wyrąbywali sobie ścieżki przez puszcze przestarzałych pojęć, gąszcze ciemnoty. Przechodzili ponad bagniskami złej woli, fałszu i złości. Zwyciężyli wszystko i tworzyli jasne słoneczne jutro.

Daleko jesteśmy od ideału, lecz osiągniemy go.

Lotnictwo na całym świecie budzi się dopiero do potężnego, zwycięskiego lotu. To, o czem czytamy teraz, to dopiero pierwsze próby, pierwsze usiłowania. Jesteśmy pewni, że nagle, nieoczekiwanie nawet dla tych, którzy bacznie śledzą rozwój wypadków, powietrzne linje komunikacyjne opaszą kulę ziemską. Udoskonalenia będą następować w zawrotnem tempie. Fakty zmuszą Rządy państw do rewizji przestarzałych poglądów.

To nie są proroctwa, to tylko wnioski z codziennej kroniki wydarzeń.

Musimy się do tego przygotować.

Posiadamy lotnictwo wojskowe, młode, zuchwałe, mierzące czyny na zamiary i duszące się w ciasnych ramach, narzuconych przez budżetową konieczność. Posiadamy lotnictwo cywilne. To nasienie tylko, które kiełkuje, pielęgnowane troskliwie i rwie się ku wyżynom, na których będzie mogło swobodnie się krzewić. Ono także cierpi na brak tych możliwości, które stwarza pomoc pieniężna.

A jednak nie wolno nam zwlekać w pochodzie ku przyszłości, albowiem każdy dzień opóźnienia to wzrost siły innych, a naszej słabości.

Zwracamy się do społeczeństwa.

Ono powołało do życia Ligę Obrony Powietrznej Państwa i męskim, ofiarnym gestem przyczyniło się do częściowego przynajmniej zapobieżenia tym brakom, które odczuwało nasze młode lotnictwo. Liga przebyła już okres organizacji, dawno jęła się budowy i z dumą może stwierdzić, że posiada już swą kartę w historji polskiego lotnictwa. Obecnie powinna stać się jeszcze silniejszą, jeszcze bardziej żywą i czynną.

W społeczeństwie polskiem drzemią niepospolite siły. Trzeba umieć nietylko budzić je chwilowemi wezwaniami, lecz trzeba umieć wiązać je w więzy organizacyjne tak, by słowo „Baczność" — dobiegało od zachodnich ku wschodnim Kresom i z pod karpackiego podgórza spływało ku północnej rubieży.

Do pracy potrzeba jasnego umysłu i dzielnych rąk. Dlatego właśnie zwracamy się do Was, czytelnicy „Lotu Polskiego", i wierzymy, że pierwsi staniecie w szeregi. Bądźcie nietylko właścicielami legitymacyj lotniczych organizacyj, lecz stańcie się ich duszą. Bądźcie strażnikami, którzy nie dopuszczają zwątpienia, i podnieście śmiało sztandar realnego czynu.

Rok 1926, rok zapowiedzi nowych budżetowych redukcyj, rok skurczenia się lotnictwa oficjalnego, niechże będzie rokiem tem potężniejszego rozwoju pracy społecznej. Wbrew nadziejom naszych wrogów staniemy się mocniejsi.

Wierzymy, że program nasz zostanie urzeczywistniony!

Wiosenną rocznicą ducha polskiego jest dzień 3 Maja.

Ongi zabrakło sił Twórcom czteroletniego Sejmu, by doprowadzić do skutku dzieło Odrodzenia. Nam tych sił zabraknąć nie może!

Poprzez splątany gąszcz wszelkich trudności, zahartowani w pracy, nauczeni przeszłością, wytkniemy nowe drogi rozwoju i utrwalimy je wiecznie. Granice posiadania polskiego rozszerzymy tysiące metrów nad ziemskie kolisko.

Lecz przedtem, jak nam kazał wieszcz narodowy:

„Zestrzelmy myśli w jedno ognisko\
I w jedno ognisko duchy!"...

To będzie nasz TRZECI MAJ!

PŁK.-PILOT LUDOMIR RAYSKI

Dalekie przeloty

Redakcji naszej udało się pozyskać artykuł naszego „asa", płk. L. Rayskiego, którego zeszłoroczny lot Paryż—Madryt—Casablanca—Tunis—Ateny—Konstantynopol—Warszawa rozsławił imię Polski na szerokim świecie. W przededniu nowych czynów znakomitego pilota artykuł ten nabiera cech szczególnego znaczenia.

Po wojnie, gdy dla lotnictwa otworzyły się nowe horyzonty rozwoju i ustaliły się kierunki, w których ma iść wysiłek jego twórców, — miernikiem prawie że najpoważniejszym jego postępów i jego wydajności stały się raidy. Powodem tego było dążenie do stworzenia z lotnictwa szybkiego środka komunikacyjnego, który dziś łączy z sobą sprawnie i pewnie kraje, a jest w przededniu związania kontynentów.

Raidy właśnie mają na celu wykazanie, że chwila ta jest bardzo bliską, że już dzisiaj istnieją ludzie i maszyny, którzy przy odpowiedniem przygotowaniu są w stanie te rzeczy przeprowadzić.

Raid, jak każde przedsięwzięcie, któremu chcemy dać wszystkie możliwe szanse powodzenia, musi być odpowiednio dokładnie przemyślany i przygotowany.

W lotnictwie sprawy te wymagają tem bardziej drobiazgowego opracowania, że okoliczności nieprzewidziane, a tem samem współczynnik szczęścia, odgrywa tu bardzo poważną rolę.

W jaki więc sposób należy się wziąć do organizacji i przeprowadzenia raidu?

Organizacja raidu.

Przedewszystkiem musimy się zastanowić, jakiej tężyzny i jakiej sprawności ma być dany przelot dowodem, — jakie są możliwości własnych sił i techniczne wydajności obranego płatowca i silnika.

Na podstawie powyższych rozważań oznacza się cel i poszczególne etapy. Do ustalenia zasadniczych danych swojej podróży powietrznej można dojść również drogą odwrotną, obierając najpierw cel, a następnie dostosowując środki i możliwości.

W każdym razie, gdy już raz nastąpiła decyzja co do elementów raidu, należy przedewszystkiem wybrać płatowiec i jego obsadę.

Maszyna powinna posiadać, oprócz wszystkich zalet, jakie nam daje dzisiejsza technika, takie zbiorniki materjałów pędnych, któreby jej zapewniły swobodne przelecenie, przy zmniejszonych obrotach silnika, przestrzeni około 20% dłuższej, niż obrana odległość poszczególnych przelotów. Jest to nieodzowne dla zabezpieczenia się na wypadek przeciwnych wiatrów przed możliwością nie dolecenia do wyznaczonego celu, a tem samem — ewentualnego nie udania się całego zamierzenia.

Co do silnika, należy tu nadmienić, iż winno się z góry ustalić pewną ilość obrotów, znacznie niższą od maksymalnej, na której ma się zamiar stale lecieć. Do tej ilości obrotów winna być dostosowana najwyższa wydajność śmigła i najekonomiczniejsza praca silnika.

Dobór obsady, biorąc pod uwagę specjalności, jakie winna ona posiadać, zależy od charakteru przelotu.

W każdym razie jej podstawę stanowi tu pilot i wytrawny nawigator w jednej osobie. Drugim współtowarzyszem będzie również pilot o tych samych kwalifikacjach, jeśli ustalone etapy przekraczają długością lotu możliwości fizyczne jednego człowieka. W pozostałych wypadkach, a specjalnie wtedy, gdy całość składa się z większej ilości poszczególnych przelotów, będzie to zasadniczo mechanik.

Sądzę, że konieczności posiadania z sobą jako towarzysza, jaknajbardziej wykwalifikowanego mechanika, któryby pilnował i pielęgnował ten tak czuły zespół maszyn, jakim jest płatowiec i silnik, nie należy motywować. Od ich funkcjonowania zależy przecież już nie tylko powodzenie, ale i życie.

Obaj ci ludzie wiążą nierozerwalnie swe losy, uzależniając swoje istnienie od posiadanych przez się wiadomości fachowych, winno ich więc łączyć jaknajgłębsze wzajemne zaufanie, i ta pewność, że każdy z nich zrobi zawsze i wszędzie wszystko to, co tylko jest niezbędne i leży w możliwościach ludzkich.

Oczywiście, oprócz posiadanych wiadomości fachowych, winni oni obaj przeprowadzić sumienny i staranny trening, któryby z jednej strony wzmocnił ich siły i wytrzymałość, z drugiej — dał im tę pewność, że zniosą i podołają włożonym na swe barki wysiłkom.

Przygotowanie mechanika nie wymaga specjalnych trudów, gdyż polega jedynie na upewnieniu się, że posiada on odpowiedni zapas sił, by po całodziennym locie mógł obsłużyć i zaopatrzyć bardzo starannie maszynę na dzień następny. Trening pilota winien iść natomiast w dwu kierunkach, to jest w długotrwałym pilotowaniu i orjentowaniu się.

Pilotowanie.

Pilotowanie wymaga przedewszystkiem całego zasobu doświadczenia lotniczego, które zdobywa się i uzupełnia latami spędzonemi w lotnictwie. Istota jego leży w tem, iż ono jedynie może dać tę pewność, że w ciężkich i nieprzewidzianych sytuacjach, których nigdy nie brak w powietrzu, obierze się natychmiast i odruchowo to właśnie rozwiązanie, które jest w danym momencie właściwem.

Gdy więc pilot jest, ściśle rzecz nazywając, wytrawnym fachowcem, musi on jeszcze przeprowadzać tego rodzaju ćwiczenia, któreby mu pozwoliły uzyskać taką wytrzymałość, by po kilkunastu godzinach spędzonych przy sterze płatowca, posiadał w dalszym ciągu pełną sprężystość fizyczną. Jest mu ona niezbędna, gdyż musi się on liczyć z tem, że po całodziennym locie będzie lądował na obcem i nieznanem lotnisku, często bardzo kiepskiem, w złych warunkach atmosferycznych.

Wprawę tę osiąga się w ten sposób, że stopniowo, zaczynając od lotów parogodzinnych, powiększa się ilość godzin przelatanych w powietrzu do ok. 10 na dobę. Gdy w końcu doszło się do tego, że, spędziwszy powiedzmy trzy dni pod rząd w powietrzu, ląduje się każdego wieczora w sposób zupełnie zadowalniający, można uważać trening w tym kierunku za ukończony.

Pozostaje osiągnięcie jeszcze wprawy w orjentowaniu się i zdobycie pewności zaprowadzenia płatowca po najkrótszej i najprostszej linji do z góry obranego miejsca.

Kompas i mapy.

Pilot ma do tego celu w swej dyspozycji kompas i mapy.

Co do samego typu kompasu niewiele jest do powiedzenia. Może to być pierwszy lepszy z typów lotniczych, istniejących w handlu, a zasadniczym warunkiem jego jest jedynie dobre skompensowanie.

Nad wyborem natomiast rodzaju map i ich skali należy się głębiej zastanowić.

Podziałka używanej mapy nie może być zbyt wielka, a to z następujących powodów: po pierwsze, pilot, prowadząc swój płatowiec przez kilkanaście godzin, nie może sobie pozwolić na takie marnotrawienie energji, jakiemby było stałe wyszukiwanie na mapie rozmaitych miejscowości, nad któremi on właśnie przelatuje, i porównywanie z nią wszystkich szczegółów terenu. Pilot musi tylko wiedzieć, że kierunek, w którym leci, jest właściwy, i potrafić się zorjentować co do swego położenia od czasu do czasu przy pomocy pewnych charakterystycznych miejsc w terenie. Nie potrzebuję chyba udowadniać, że odnalezienie celu jego przelotu jest głównym obowiązkiem pilota.

Druga okoliczność to ta, że pilot nigdy nie może wylecieć poza ramy swojej mapy i z tej racji winna ona być tak wielką, by wykluczyć w zupełności możliwość tego rodzaju. Wytłumaczę jaśniej, co należy przez to rozumieć. Otóż zdarza się często, że na obranej linji swego lotu spotyka się takie warunki atmosferyczne, które uniemożliwiają całkowicie przelot przez daną strefę i zmuszają pilota do jej ominięcia. Może to spowodować zboczenie, które będzie wynosiło kilkadziesiąt, nawet do stu kilometrów, pilot zaś, by móc powrócić do swej poprzedniej drogi i zorjentować się, musi posiadać mapę całego przelatywanego terenu. Musi więc ona uwzględniać minimum po 100 km. z jednej i drugiej strony linji łączącej krańcowe punkty przelotu.

Powracając zatem do wyboru podziałki, sądzę, że skala 1 : 1,000,000 jest najodpowiedniejsza i zupełnie wystarczająca. Wyraźne oznaczenie na niej gór i wód pozwala na najdokładniejszą orjentację w terenie.

Technika dalekich przelotów.

Teraz słów parę o zastosowaniu wykorzystania takiej mapy i kompasu do dalekich przelotów. Postępowanie byłoby następujące:

Łączy się miejsce odlotu z zamierzonym celem linją prostą, która tylko wtedy może mieć pewne załamania, jeżeli są one usprawiedliwione uzyskaniem w ten sposób przelotu przez tereny zapewniające bądź większą pewność i łatwość samego lotu, bądź też wielkie udogodnienia orjentacji.

Dla każdej takiej linji wyznacza się odpowiedni kurs kompasu i dzieli się ją na odcinki 50 km. Opuszczając więc miejscowość X leci się kursem wyznaczonym na mapie, przyjmując w wypadku stwierdzenia pewnego znoszenia z powodu wiatru — poprawkę, co do której wielkości należy być jednak bardzo ostrożnym dla uniknięcia łatwej w tym wypadku przesady. Kurs ten zachowuje się, uważając jedynie pobieżnie na przelatywany teren i nie poświęcając mu specjalnej uwagi. Z chwilą przybycia do jakiejś z góry na karcie obranej a bardzo widocznej linji poprzecznej, jak rzeka, specjalnie wyróżniające się pasmo górskie lub nawet, w krajach gdzie koleje nie są zbyt rozpowszechnione, — linja kolejowa, należy się zorjentować i stwierdzić dokładnie swe położenie, nie wahając się nawet przed wykonaniem w tym celu lotu wzdłuż wspomnianej linji. Ustalenie i sprecyzowanie punktu, nad którym się przelatuje, pozwoli na kontrolę obranego kierunku i stwierdzenie odchylenia od teoretycznego kursu. Da nam to możność zastosowania odpowiednich poprawek w stopniach na kompasie przy dalszym locie, których racjonalność będzie znów ustalona na następnej linji terenowej.



PŁK. SZT. GEN. PILOT LUDOMIR RAYSKI

Sposób ten ma te zalety, że nie jest męczący, a gdy obrane linje poprzeczne w terenie są dosyć odbijające, wszelka możliwość przelecenia się jest prawie że wykluczona.

Uwagi ogólne.

Oczywiście, tego rodzaju latanie i orjentacja muszą być trenowane i wypróbowane na lotach ćwiczebnych, a nawet jest bardzo wskazane, by mapy, do tego używane, były identyczne z mapami, użytemi do raidu, gdyż to powoduje niezbędne zżycie się pilota z mapą i terenem.

Przy ustalaniu terminu rozpoczęcia przelotu odgrywa jeszcze bardzo ważną rolę wybór pory roku, w której ma się go wykonać, a to przedewszystkiem ze względu na warunki atmosferyczne. Rozpoczęcie raidu winno wypaść w tym właśnie czasie, kiedy nie tylko ma się największe szanse spotkania na swej drodze dobrej i stałej pogody, a może nawet sprzyjających wiatrów, lecz również kiedy najdłuższy dzień daje swobodę operowania w czasie. Należy tu w swych kalkulacjach nie zapominać o jednej rzeczy: że, lecąc na Wschód w przybliżeniu po 2000 km. dziennie, traci się jedną godzinę dnia.

Tak przedstawiałaby się w paru słowach technika przygotowania i treningu dla wykonania dłuższych przelotów.

Muszą one jednak być uzupełnione całym szeregiem różnych prac, jak ustalenie i zapewnienie sobie lotnisk i punktów zaopatrzenia, wyjednanie pozwoleń na przeloty i t. d.

To też rozpoczęcie wstępnych kroków nie jest nigdy zbyt wczesne, w przeciwieństwie do rozgłaszania wieści o samym raidzie, na które jest zawsze czas po jego udanem dokonaniu.

Konwencja lotnicza Polsko-Czeskosłowacka

Dnia 15 kwietnia 1926 r. podpisano na Hradczynie konwencję lotniczą polsko-czeskosłowacką. Umowa ta jest wynikiem 6-ciu konferencji jakie się odbyły w ciągu całego roku w Pradze, w Bernie, w Krakowie i Zakopanem.

Umowa oparta jest na zasadach wzajemności, polegających na tem, że Polsce przysługuje prawo komunikacji powietrznej poprzez terytorjum czeskosłowackie do Wiednia w nieograniczonej ilości lotów, z tem tylko ograniczeniem, że trzy razy w tygodniu muszą samoloty Polskiej Linji Lotniczej, która eksploatuje linję Kraków — Wiedeń, lądować w Bernie Morawskim.

Czechosłowacji przysługuje analogiczne prawo dla komunikacji z Sowietami przez Lwów.

Prawo Czechosłowacji jest chwilowo tylko teorją, gdyż w obecnej konstelacji politycznej i ekonomicznej jest mało szans, by zostało ono zrealizowane przed terminem wygaśnięcia umowy, t. j. przed końcem roku 1930-go.

Lądowanie w Bernie przynosi tę szkodę, że przedłuża niepotrzebnie czas lotu z Polski do Wiednia i spowodować może opóźnienie połączenia dalszego z Wiednia do Szwajcarji lub do Włoch. Zaradzićby można temu, wprowadzając równocześnie loty bezpośrednie, bez lądowania w Bernie, jak i przez przełożenie trasy Warszawa—Wiedeń z Krakowa na Katowice, umieszczając Kraków na linji Katowice — Lwów.

Z wielkiem uznaniem trzeba podnieść ogromne wysiłki, jakie czynią Czesi w kierunku rozwoju swego lotnictwa komunikacyjnego. W Ministerstwie Spraw Zagranicznych jest w dziale ekonomicznym osobny referat lotniczy, powierzony bardzo zdolnemu i rutynowanemu dyplomacie, p. Szalatnay'owi.

Obowiązkiem tego referatu jest zbieranie szczegółowe wszystkich dat, odnoszących się do rozwoju lotnictwa handlowego zagranicą, informowanie o tem kompetentnych czynników, jak i przeprowadzanie wszystkich zagranicznych układów.

W Ministerstwie Robót Publicznych istnieje osobny wydział lotniczy, podległy dawniej szefowi sekcji, a obecnie — z chwilą, gdy tenże został ministrem — bezpośrednio ministrowi. Na czele tego wydziału stoi człowiek doświadczony (nie lotnik) inż. Janak, który przez swoje ciągłe wyjazdy zagranicę pozostaje w stałym kontakcie z całem lotnictwem zachodniem.

Wydziałowi temu, z którym współpracuje w bardzo ścisłym kontakcie szef Sekcji Prawnej, p. Smaus, twórca czeskiej ustawy lotniczej, podlegają wszystkie sprawy administracyjne, ustawodawcze, jak i zarząd państwowej linji lotniczej, prowadzącej z Pragi przez Berno, Bratislavę do Koszyc.

Czesi, nie mając potrzebnych kapitałów prywatnych dla uruchomienia tej linji, mającej wybitnie polityczny charakter przez zbliżenie Słowacji do Pragi, a w szczególności przeznaczonej dla dowozu pism czeskich do Słowacji, postarali się o kapitały państwowe dla uruchomienia tej linji.

Oprócz powyższej komunikacji istnieje również komunikacja między Marienbadem (Marianské Lazne) a Pragą, a w projekcie jest w tym roku wielka linja, idąca z Pragi przez Berno i Jugosławję do Tryestu.

Ostatnia ta linja przedstawia dla nas o tyle wielkie zainteresowanie, że wtedy otrzymałaby Warszawa połączenie z Tryestem przez Berno.

Czesi pracują bardzo wytrwale nad urządzeniem organizacji przyziemnej. I tak np. lotnisko w Pradze należy do najlepiej urządzonych. Przygotowania do urządzenia takiego samego lotniska w Bernie postąpiły już tak daleko, że dn. 1 maja r. b. ma być otwarty ruch na tem lotnisku, zaopatrzonem w wielkie warsztaty, wielkie składy materjałów pędnych i w radjostację.

Urządzenie lotniska berneńskiego jest w wielkiej mierze zasługą wiceprezydenta m. Berna, p. Masa, który skłonił prezydjum do zakupienia potrzebnych bardzo obszernych gruntów i czyni wszystko, co jest w jego mocy, by sprawę lotniczą poprzeć.

Intensywną pracę Czechów w tej dziedzinie zawdzięczać należy niewątpliwie przedewszystkiem inicjatywie p. Benesza, jak i resortowego ministra p. Roubika, który poświęca jej bardzo wiele czasu i energji.

J. THORET

Loty szybowe

W niniejszym artykule, specjalnie napisanym dla „Lotu Polskiego", por. Thoret, znakomity lotnik francuski, wsławiony swojemi lotami szybowemi, omawia lot szybowy jako sposób doskonalenia pilotów i badania atmosfery

Ptak szybuje w powietrzu wyzyskując rozmaitość szybkości i kierunków wiatrów, czyli naturalną energję powietrza: żegluje on również w sposób bardziej prosty, pozwalając unosić się wzbijającym się prądom lżejszego, wskutek nagrzania powietrza, albo wzbijającym się w górę wiatrom, wskutek odbicia się płynącego po płaszczyźnie wiatru o jakąś górę.

Lotnik natomiast wyzyskuje dla celów szybowego lotu wyłącznie mechaniczną siłę wiatru, będącą wynikiem starcia płaszczyźnianego wiatru z wzniesieniem górskiem. Przyjmując jako rzecz naturalną konieczność zachowania pewnych ostrożności, ten rodzaj lotu stanowi świetny sposób do podniesienia zręczności pilota, jak również do zapoznania go z wpływami, jakie wywiera na kierunek wiatrów różnorodność rzeźby terenu; tę zmienność wiatrów powinien lotnik umieć wyzyskać na swoją korzyść, albo też nauczyć się jej wystrzegać.

Weźmy jako przykład, że samolot A (fig. 1) wykonuje ze szczytu pewnej góry, w dzień bezwietrzny, lot przy zamkniętym silniku w kierunku doliny z szybkością oznaczoną przez v. Szybkość ta będzie wielką; lecz ponieważ kierunek spadku jest łagodny, składowa pionowa v_1, odpowiadająca ilości metrów rzeczywistego spadku w czasie jednej sekundy, będzie wynosić stosunkowo mało, np. 2 metry.

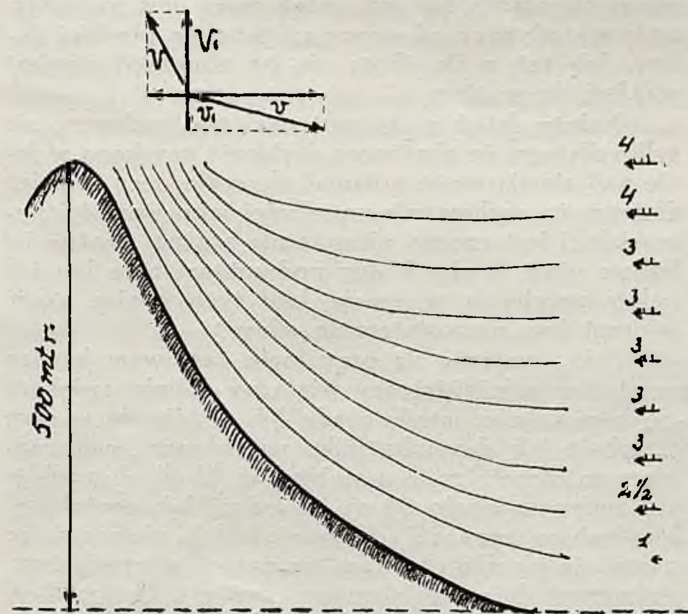


Fig. 1

v — szybkość samolotu w locie szybowym, v_1 — składowa, równająca się stracie wysokości (2 m. na sek). V — szybkość wzbijającego się wiatru, V_1 — składowa pionowa, czyli „podrzut" (5 m. na sek.). Samolot wzbija się z szybkością 3 m. na sek

Przyjęliśmy w założeniu, że niema żadnego wiatru; przypatrzmy się obecnie co się stanie, jeżeli tak w dolinie jak w górze będzie wiał lekki wiatr (wyobrażony na rysunku krzywemi z oznaczeniem cyframi różnic szybkości na rozmaitych wysokościach) wzbijający się w górę odpowiednio do prostopadłych danej części zbocza; nacisk powietrznych prądów na zbocze i zagęszczanie się ich w kierunku szczytu góry da w rezultacie wiatr wzbijający, w najbliższej okolicy wierzchołka 3 do 4 razy silniejszy, niż składowe prądy, których jest rezultatem. Ta najwyższa szybkość wiatru, V, będzie dużo mniejszą niż wzmiankowana v samolotu; jednakowoż, jeśli zbocze góry będzie odpowiednio pochyłe, pionowa składowa wiatru V_1 będzie odpowiednio silna i może stać się większą od składowej pionowej v_1, którą określiliśmy jako szybkość spadku samolotu. W przytoczonym wypadku można określić składową pionową V_1 wzbijającego się wiatru na 5 m. na sekundę; samolot przeto opadający z szybkością v_1, równającą się 2 m. na sekundę, wzbija się w górę z szybkością różnicy: $V_1 - v_1$, czyli 3 metrów na sek

Jednakowoż maximum tak szybkości, jak kierunku wzbijania się wiatru w górę, znajduje się w najbliższej okolicy szczytu; jeśli oddalimy się od niego, czyto wzbijając się wyżej, czy też posuwając się w kierunku doliny, zobaczymy, że tak szybkość wiatru, jak jego kierunek wprost w górę będzie się jednakowo zmniejszać. Obie te siły wpływają zaś na wartość wypadkowej pionowej v_1, którą będziemy nazywać „podrzut". Wzlatując w górę przy zamkniętym silniku*) stwierdzimy wkrótce, że podrzut zrówna się z szybkością spadku i w chwili, gdy obie te siły zrównoważą się, samolot nie będzie mógł wzlecieć wyżej.

Jak w lotnictwie, tak więc i w locie żaglowym istnieje ściśle określony pułap. Jest on zależny przedewszystkiem od siły podrzutu, który znów uzależniony jest od:

a) wysokości wierzchołka wzgórza w stosunku do doliny (różnica poziomu wpływa na zwiększenie szybkości nizinnego wiatru);

b) pochyłości zbocza wzgórza (wpływa ona na bardziej lub mniej prostopadły kierunek wzbijającego się wiatru, jako też na wewnętrzne zaburzenia powietrznego prądu) i stopnia chropowatości jego powierzchni;

c) szybkości wiatru na dolinie oraz jej różnic na różnych wysokościach;

d) mniej lub więcej prostopadłego kierunku wiatru w stosunku do szczytu wzgórza (wiatr zanadto skośny, ma dążność ślizgania się wzdłuż zbocza, zamiast odbijać się ku górze).

Pułap zależy również od szybkości spadku szybowca**) przy spokojnem powietrzu; szybkość ta jest rezultatem:

*) Na aparacie Hanriot 14 wzbiłem się w górę na 600 m. zaś na wodnopłatowcu Hanriot 17, mimo ciężaru 26 klg. na jeden metr kwadratowy, na 500 m.

**) Określenie „samolot z zamkniętym silnikiem" będziemy zastępować odtąd przez „szybowiec", co na jedno wychodzi.

a) obciążenia, jakie wypada na każdy metr kwadratowy powierzchni nośnej;

b) sprawności szybowca.

W praktyce zaś, pułap zależy również od wartości pilota, który powinien unikać niepotrzebnych ruchów sterami hamujących lot aparatu, wybrać miejsce, w którem podrzut wzbija się najwyżej, nastawić wreszcie skrzydła pod odpowiednim kątem natarcia, kątem, który co chwila się zmienia. W rzeczy samej, działać należy jaknajoszczędniej, tak pod względem zachowania szybkości, jak wyboru kąta natarcia, mimo, że prądy powietrzne zmieniają się



POR. J. THORET

co chwila tak pod względem kierunku w górę, jak też szybkości wiatru.

Nieodzownem jest więc zaczynać loty na wstępnym aparacie szkolnym o podwójnych sterach (przed rozpoczęciem prób żaglowego lotu dłuższa praktyka w lotach szybowych przy zamkniętym silniku) używając barografu, celem ustalenia szybkości jakiej się trzymać należy oraz przyzwyczajenia się do rozeznawania jej uchem według świstu, jaki wydają ścięgna aparatu. W praktyce należy używać raczej szybkości większych, aby móc przezwyciężyć wiry. Używając płatowca nieposiadającego ścięgien, koniecznem jest zaopatrzyć się w szybkościomierz Badin'a, który jest bardzo czuły i specjalnie przeznaczony do mierzenia szybkości małych, jako też w szybkościomierz akustyczny de Guiche'a, którego wiatraczek spełnia rolę generatora elektrycznego i wytwarza w słuchawce telefonicznej proporcjonalny do danej szybkości brzęk tak, że wystarcza tylko od czasu do czasu spoglądnąć na Badin'a, gdyż ustawicznie szybkość kontroluje się uchem.

Aparat do oznaczenia kąta natarcia, czuły wysokościomierz, lub statoskop, będą również niezmiernie użyteczne, należy jednak ustawić je w ten sposób, by móc obserwować ustawicznie wzgórze, co stanowi kwestję zasadniczą.

Jeżeli, zamiast lecieć pod pułapem z szybkością 40 klm. na godzinę, pilot opuści się o 50 m. niżej, uzyska on temsamem szybkość 55 klm. na godzinę, gdyż nie potrzebując wzbijać się w górę zmniejszy tem samem kąt natarcia. Jeśli obniży on lot jeszcze więcej, wskaże mu Badin 75 klm. lub nawet więcej. Jeżeli zaś będzie się trzymał jaknajbliżej ziemi przy samym szczycie wzgórza, płatowiec uzyska szybkość tak wielką, że prądy powietrzne mogą spowodować złamanie skrzydeł. Lotem niskim na aparacie Hanriot 14, przy obciążeniu 20 kg. na metr kwadratowy uzyskiwałem przy zamkniętym silniku tak wielką czasem szybkość, jak gdyby motor pracował całą siłą; szybkość ta pozwalała mi na wykonanie bardzo stromych wiraży, nawet przy wzbijaniu się w górę, jak świadczą o tem fotografje jednego z synchronizowanych filmów.

Można przeto latać małą szybkością pod pułapem, albo na niższych wysokościach większemi szybkościami; lot żaglowy nie jest wcale, jak często się to mówi, lotem ze stratą szybkości. Niebezpiecznym staje się on w razie użycia za mało wysokiej góry o lekko spadzistych i poprzecinanych zagłębieniami zboczach; lub też, jeżeli wiatr jest za słaby, zmienny, płynący od strony niezupełnie płaskiej doliny, lub też o ile ślizga się po zboczach zamiast wzbijać się w górę.

Należy latać o ile możności pod pułapem nie tylko dlatego, że zbyteczna szybkość uzyskana w locie nad ziemią może połamać skrzydła, lecz również dlatego, że zachowanie wysokości jako wartości potencjalnej jest rzeczą niezmiernie ważną; można jej będzie użyć w chwili gdy podrzut osłabnie lub też celem przebycia w czasie lotu tych miejsc, gdzie podrzut jest niedostatecznie silny.

Pułap zmienia się przy locie żaglowym bardzo często; w zależności czy wiatr na dolinie zwiększa się, czy słabnie, lotnik opada lub wzbija się w górę podobnie jak skorupka jajka podrzucana wodotryskiem na strzelnicy. Naprzykład w Alpillach podlega się zmianom około 50 m. w jednej lub dwóch sekundach w znaczeniu dodatniem lub ujemnem, co powoduje morską chorobę; raz nawet, w czasie trzygodzinnego lotu musiałem walczyć z tą przypadłością w ciągu całych dwóch godzin i wyczerpany do cna, zmuszony byłem wylądować przedwcześnie.

Najczęściej jednak niema żadnych wstrząśnień i początkujący nawet pilot potrafiłby utrzymać poprawną linję lotu. Ponieważ jednak od czasu do czasu natrafia się na niezwykle zdradliwe uderzenia wiatru, nauka lotu żaglowego powinna następować po ukończeniu zwykłego pilotażu i to z nauczycielem na wstępnym aparacie szkolnym o podwójnych sterach. Uderzenia te trafiają się najczęściej o ile

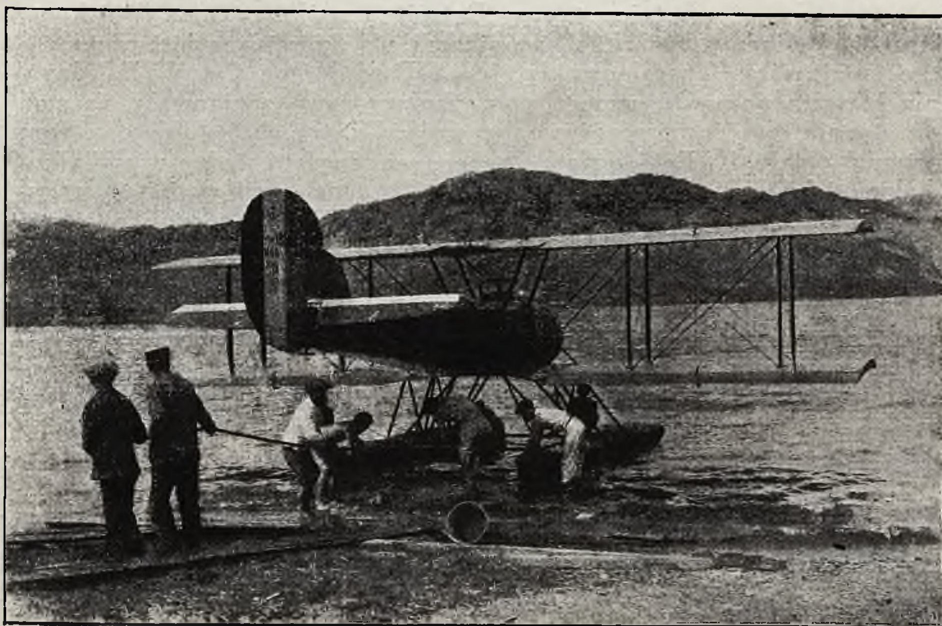
lata się za nisko w stosunku do wierzchołka góry; powietrze bowiem w tej najniższej warstwie, która ociera się o chropowatą powierzchnię doliny lub zbocza góry, jest wzburzone wirami; po tej jednakowoż pierwszej warstwie, która służy jakby za łożysko kulkowe, powietrze następnej warstwy, tej, która na płaszczyźnie znajdowała się na 100 lub 200 m. wysokości, przepływa regularnie i wzbija się w górę bez wstrząsów. Wypływa z tego jasno, że start szybowca ze szczytu góry, odbywając się w tej właśnie najbardziej wzburzonej powietrznej sferze jest bardzo trudny i ryzykowny w wykonaniu. Wybór miejsca startu i sposób uruchomienia szybowca, wyćwiczenie personelu pomocniczego wreszcie mają niezmierne znaczenie i mogą być wykonane tylko przez specjalistów.



Okolica Farinole, gdzie por. Thoret dokonał wielu lotów z wyłączonym silnikiem

Równocześnie, zapoczątkowana przezemnie w Biskrze, lotem 7 godz. 3 min., metoda wznoszenia się lotem żaglowym na zwyczajnym płatowcu z zamkniętym silnikiem, ma swoje zalety. Rozumie się, że ciężar samolotu wpływa znacznie na obniżenie pułapu; pod tym względem znajdujemy się jakby w błędnem kole; z drugiej jednak strony, dozwala to na wybór daleko wyższej góry, gdyż niedostępne dla szybowca wzniesienia, są zupełnie dostępne dla samolotu; możnaby zresztą zbudować jakiś specjalny samolot o mniejszej wadze, dzięki lżejszemu silnikowi i małym zapasie benzyny, na jedną tylko godzinę.

Metoda ta wydała już swoje owoce. W latach 1924—25 wykonałem w Alpillach na aparacie szkolnym Hanriot 14 o sile 80 MK, bez najmniejszego wypadku, przy wiatrach od 6—15 m. na sekundę, 60 godzin lotów szybowych z zamkniętym silnikiem; jeden z tych lotów trwał 9 godz. 4 m. przy wzniesieniu się na 600 mtr. ponad szczyt góry bez pomocy silnika; inny, który odbyłem z pasażerem, 3 godz. 33 m. Wyszkoliłem następnie przy pomocy aparatu szkolnego wyjściowego (o podwójnych sterach) dwóch podoficerów w żaglowym locie. Byli oni dobrymi pilotami. O ile wiatr był słaby posługiwaliśmy się najmniejszą szybkością silnika, jeśli był odpowiednio silny, potrafiliśmy latać dłuższy czas z zamkniętym silnikiem, nie obniżając się wcale. Po drugim samodzielnym locie żaglowym z zamkniętym silnikiem, wykonał sierżant Antoine lot 8 godz. 54 m. Sierżant Wernert zaś po drugim swym samodzielnym locie utrzymał się w powietrzu przez 9 godzin 17 minut, bijąc mój własny rekord o 13 minut. Czułbym się szczęśliwym, gdybym mógł kiedyś powrócić do tej metody; rozporządzając specjalnie lekkim aparatem dwumiejscowym możnaby uzyskać wydatniejsze jeszcze rezultaty.



Przygotowywanie wodnopłatowca Thoreta do lotu w St. Florent

* * *

Reasumując, uważam, że sport ten wykonywany w odpowiednich warunkach i z odpowiednią ostrożnością, może stanowić niezwykły pod względem wydajności i oszczędności sposób podniesienia zręczności starszych pilotów oraz zwrócić ich uwagę na ważność powietrznych prądów w górach.

Na podbój Bieguna

Biegun północny oddawna już kusił śmiałków, a poszukiwanie przejść północno-wschodniego i północno-zachodniego było jedną z doktryn politycznych wielu krajów.

Poszukiwania te, rozpoczęte w XVIII stul. przez traperów futer w zatoce Hudsona, prowadzone były dalej przez Baffina, Jamesa Ross, Parry'ego, Franklina i innych. Wielu z nich przypłaciło życiem swoje śmiałe zamierzenia.

W ostatnich latach Nansen, Amundsen i Peary kusili się o dotarcie do bieguna, ten ostatni twierdzi nawet, iż udało mu się tego dokonać 6 kwietnia 1909 roku.

Prawdziwym pionierem obecnych wypraw jest niewątpliwie inżynier francuski André, który w dn. 11 lipca 1897 roku wyruszył z dwoma towarzyszami na balonie kulistym „Le Pôle Nord" ze Szpicbergu i od tej chwili zaginął po nim wszelki ślad.

W roku ubiegłym zorganizowane zostały dwie ekspedycje polarne: Mac Millana, który użył samolotu tylko jako środka pomocniczego oraz Amundsena na dwóch wodnopłatowcach Dornier Wal. Dramatyczny przebieg tej ostatniej mamy jeszcze wszyscy w pamięci.

Amundsen.

W roku bieżącym Amundsen powierzył swe losy „lżejszemu od powietrza". Stwierdziwszy w ubiegłym roku na własnej skórze, że lądowanie, względnie wodowanie na pustyniach lodowych północy, przedstawia nawet dla amfibji poważne niebezpieczeństwa, zdecydował się odbyć wyprawę na sterowcu. Pomimo usilnych starań i zabiegów ze strony lotniczych sfer niemieckich i nawet ponętnych propozycyj, Amundsen nie zgodził się na użycie Zeppelina i wybór jego padł na włoski sterowiec „N. 1", zbudowany przez inż. Humberta Nobile w Państwowych Zakładach Budowy Statków Powietrznych.

Sterowiec jest półsztywnej konstrukcji, posiada u dołu wzdłuż całej powłoki sztywne rusztowanie o przekroju trójkątnym dla utrzymania kształtu powłoki. Rusztowanie to jest w pewnym stopniu elastyczne, tak by się poddawało naprężeniu powłoki przy różnych ciśnieniach wewnątrz balonu i by nie miało cech kruchości. Pod kadłubem z przodu znajduje się podłużna gondola, w której mieszczą się stanowiska dla pilotów i komendanta oraz miejsca dla załogi. Za tą gondolą podwieszone są na krótkich linach stalowych dwie gondole silnikowe, zaś pomiędzy niemi a ogonem sterowca trzecia. Każda kabina posiada po jednym silniku Maybacha 260 MK napędzające śmigła ciągnące. Pojemność sterowca wynosi 19.000 m^3, długość 106 m., największa średnica 19 m, ładunek użyteczny 8.000 kg. Najwyższa szybkość, jaką sterowiec osiągnąć może jest 110 km/godz., normalnie leci jednak 65 km/godz. Instalacja radiotechniczna jest tak obliczona, że sterowiec, w czasie całej prawie podróży będzie w kontakcie ze światem. Odbiornik ma zasięg od 300 do 25.000 m, ponadto załoga posiada radiogoniometryczny aparat, który umożliwi jej dokładne określenie swego położenia w każdej chwili. Urządzenie to szczególnie jest ważne i nieodzowne wprost przy podróży w okolicach bieguna magnetycznego, gdzie wskazówki busoli są zupełnie błędne.

Dzięki poparciu finansowemu bogatego amerykanina Lincolna Ellsworth, który i w zeszłorocznej wyprawie brał udział, Amundsenowi udało się zrealizować swoje śmiałe zamierzenie. Tegoroczną wyprawę organizuje Norweski Aero Klub, który wyłonił specjalną w tym celu komisję. Nabyto od włoskiego rządu sterowiec „N 1", który w dniu 29 marca został uroczyście przejęty na lotnisku Ciampino pod Rzymem od rządu włoskiego przez prezesa Aero Klubu norweskiego i Amundsena i otrzymał nazwę „Norge".

Odlot z Ciampino nastąpił 10 kwietnia o g. 9.40. „Norge", przebywszy Francję szlakiem: Tuluza, Angers, Caen, z wielkiemi trudnościami został wprowadzony do hangaru na lotnisku Pulham o godz. 18.45 następnego dnia. Z Pulham wyruszył 13 kwietnia o godz. 23.40 i został umocowany do masztu kotwicznego w Oslo nazajutrz o godz. 15.15. Po krótkim pobycie w stolicy Norwegji „Norge" wyruszył do Leningradu, właściwie zaś do lotniska w Gatczynie (obecnie Trocku). W tych trzech etapach sterowiec przeleciał 4600 km. W Gatczynie „Norge" pozostaje do końca miesiąca kwietnia, poczem wyruszy do Szpicbergu.

Wilkins.

Bazą wyprawy australijczyka G. H. Wilkinsa jest Point-Barrow. Wilkins, towarzysz Shackletona na statku „Quest" w wyprawie do bieguna południowego, nie jest w lotnictwie nowicjuszem. Próbował on w roku 1921 odbyć lot Londyn—Australja, przerwany na Morzu Śródziemnem wskutek wypadku.

Wyprawa jego, stojąca pod protektoratem Amerykańskiego Towarzystwa Geograficznego, Tow. Lotniczego w Detroit i północnoamerykańskiego Związku Dziennikarskiego, kierowana jest przez generalnego dyrektora Ford Motor Cy, W.-B. Mayo. Od samego początku wyprawa znajdowała się pod nieszczęśliwą gwiazdą. Z trzech samolotów typu Fokker, przeznaczonych do lotu, jeden trzysilnikowy spalił się w Detroit, gdzie odbywało się przygotowanie do wyprawy. Wobec tego wyruszono z dwoma Fokkerami: jeden z trzema silnikami Wright-Whirlwind, drugi z jednym Liberty. Po przybyciu do Tenana-Fairbanks (na Alasce) rozpoczęły się próbne wzloty, podczas których uczestnikowi wyprawy, dziennikarzowi M. P. Hutchinsonowi śmigło odcięło głowę. W kilka dni potem, przy lądowaniu, podwozia obu samolotów zostały poważnie uszkodzone, tak że dużo czasu zajęło doprowadzenie ich do porządku.

Niezrażony temi przeciwieństwami. Wilkins odbył w międzyczasie dwa próbne przeloty, każdy po blisko 1000 km, nad wiecznemi lodami, osiągnął 73°30 min. szerokości, lecz, mimo przejrzystości powietrza, nie zauważył dotąd żadnego stałego lądu.

Inne projekty raidów, ze względu na brak miejsca, omówimy w następnym numerze.



CZARNY TYDZIEŃ LOTNICTWA POLSKIEGO

Ś. P. PŁK.-PILOT ALEKSANDER SEREDNICKI

Pełniąc swą służbę, inspektor lotnictwa płk. pilot Aleksander Serednicki wyleciał w dniu 23/IV ze Lwowa do Warszawy.

Lot ten miał być jego ostatnim lotem.



Zmuszony do lądowania koło Radomia, startując następnie w nieodpowiednich warunkach, zginął w tragicznej katastrofie.

Wśród zahartowanych w niebezpieczeństwie wojsk lotniczych zgon Jego wywarł wstrząsające wrażenie.

Bezlitosna śmierć wyrwała z ich szeregów jednego z najtęższych i najlepszych ludzi, o nieskazitelnej prawości, wielkich zaletach ducha i charakteru.

Zmarły urodził się 6 lutego 1886 r. w Demenkach pod Kijowem.

Do b. armji rosyjskiej wstąpił w r. 1903. Do roku 1912 pełnił służbę w kawalerji, poczem przenosi się do szkoły aeronautycznej. W okresie formowania się armji polskiej w r. 1918-tym zmarły należał do rzędu najbardziej ruchliwych i czynnych pionierów lotnictwa polskiego. Już w lutym 1919 r., sformowawszy z kilku starych odziedziczonych po okupantach płatowców 4-tą eskadrę lotniczą, wyrusza z nią na front litewsko-białoruski. W marcu tegoż roku zostaje dowódcą I-ej grupy lotniczej z równoczesnem pełnieniem funkcji szefa lotnictwa frontu lit.-biał. W październiku 1919 r. zostaje odwołany z frontu na stanowisko szefa sztabu inspektoratu wojsk lotniczych. Dnia 1.5 1920 r. rozkazem nacz. wodza zostaje mianowany szefem lotnictwa polowego przy nacz. dow. Dnia 1.8 1920 r. rozkazem nacz. wodza zostaje mianowany szefem lotnictwa frontu północnego. Dnia 20.9 1920 r. zostaje mianowany szefem lotnictwa kwatery nacz. wodza. Za loty bojowe na froncie zostaje odznaczony orderem „Virtuti Militari" V kl. i „Krzyżem Walecznych". Dnia 1.9 1921 r. zostaje wyznaczony na stanowisko dowódcy 3 p. lot. — wreszcie 9.3 1922 r. zostaje mianowany inspektorem lotnictwa przy dep. IV Ż. P. M. S. Wojsk i na tem stanowisku pozostaje aż do chwili tragicznego zgonu.

Kochany przez kolegów, ceniony przez przełożonych, był przykładem dla wszystkich. Pełen brawury, hartu i energji pracował wytrwale — zawsze i wszędzie pierwszy gdzie trzeba było męstwa i trudu.

Cześć Jego pamięci!

† Por.-pilot Stefan Ostrowski 26/IV w Poznaniu

† Sierż. Wacław Brzezina 27/IV w Warszawie

† St. szer. Wincenty Gromadzki 27/IV w Warszawie

CZEŚĆ ICH PAMIĘCI!

LIST Z ROSJI

Nie we wszystkich dziedzinach życia rząd sowiecki stara się działać tylko na efekt; sprawy, związane z obroną (czy tylko obroną?) państwa, traktowane są z wielką pieczołowitością i nie jest to żadnym sekretem, że dzisiejsza czerwona armja zarówno pod względem liczebności, jak zaopatrzenia i wyszkolenia, stoi na bardzo wysokim poziomie.

W ścisłym związku z rozwojem armji stoi, rzecz prosta, i lotnictwo, na którego rozwój położyli bolszewicy tak silny nacisk, jak żaden może inny naród na świecie. Cały swój, tak świetnie zorganizowany i tak sprawnie pracujący aparat propagandowy puścili oni w ruch, aby ideę lotnictwa spopularyzować w najszerszych kołach narodu i, trzeba przyznać, z bardzo dobrym skutkiem. O. D. W. F. (Tow. Przyjaciół Floty Powietrznej) i „Awiachim" rozpostarły sieć swoją na całą Rosję i zdobywają setki tysięcy członków.

Lotnictwu wojskowemu Sowietów poświęcimy oddzielną korespondencję, dziś, aby dać obraz jego zamierzeń na przyszłość, powiemy tylko, że program powietrznych zbrojeń Rosji przewiduje wystawienie 2500 samolotów i wyszkolenie 5000 lotników rocznie.

Lotnictwo cywilne w ostatnim roku poważnie się rozwinęło. W obecnej chwili czynne są na terenie Sowietów cztery towarzystwa lotnicze, z których jedno tylko: „Junkers" jest w fazie organizacyjnej, pozostałe trzy: „Deruluft", „Ukrwozduchput" i „Dobrolot" utrzymują szereg linij komunikacyjnych, ogólnej długości 4254 km.; na linjach tych, przebyto w roku ubiegłym z górą miljon kilometrów, przewieziono siedm tysięcy pasażerów i 85.000 kg. towarów.

„Deruluft" (Deutsch - Russische Luftfahrtgesellschaft) — przedsiębiorstwo z niemiecko-rosyjskimi kapitałami utrzymuje ruch na linji Moskwa — Królewiec samolotami typu Fokker III. Jest to najstarsza linja w Rosji, bardzo dobrze zorganizowana i dająca możność przebycia przestrzeni Moskwa — Berlin w ciągu piętnastu i pół godzin, korzystając również z samolotu na szlaku Królewiec — Berlin. Ze względów klimatycznych ruch na tej linji w zimie jest wstrzymany. W roku bieżącym Deruluft zapowiada otwarcie linji lotniczej Moskwa — Władywostok, mniej więcej wzdłuż kolei transsyberyjskiej, z nocnemi przelotami.

„Ukrwozduchput" (Ukraińskie Tow. Komunikacji Powietrznej) posiada cztery linje: Moskwa — Charków, Charków — Odessa, Charków — Kijów i Charków — Rostów n/Donem, ogólnej długości 2000 km. Linje te obsługiwane są przez samoloty różnych konstrukcji, w ostatnich czasach zaprowadzono rosyjskie typy.

„Dobrolot" zorganizował komunikacje powietrzne w Rosji azjatyckiej i projektuje pokryć Syberję siecią swoich linji.. Z linji, obsługiwanych przez to towarzystwo, najważniejszą jest bucharska z Kaganu do Duchambe. Przestrzeń 724 km, dzielącą te dwa miasta, niepołączone z sobą koleją, przebywa samolot w ciągu 6 godzin, podczas kiedy karawany potrzebują na to 20 dni! „Dobrolot", pierwszy w Rosji, zamierza korzystać z wodnopłatowców dla pasażerskich komunikacyj na linjach idących nad Wołgą i rzekami syberyjskiemi.

„Junkers" dokonywa dotychczas tylko nieregularnych lotów na Kaukazie, obecnie zaś przystępuje do organizacji linji Buchara—Kabul (stolica Afganistanu), przedstawiającej ze względu na konieczność przelotu nad wysokim łańcuchem Hindukuszu, duże trudności.

Rząd sowiecki ma wielką ufność w przyszłość komunikacji powietrznej i skwapliwie korzysta z każdej, nadającej się sposobności, aby zastąpić wszelkie inne środki transportu przez linje lotnicze. O zastosowaniu samolotu do przewożenia kawioru, futer wiedzą Wasi czytelnicy. Obecnie samolot został użyty jako środek lokomocji przy deportacji więźniów do klasztoru Sołowieckiego. Więzienie to znajduje się na wyspie na morzu Białem i jest przez większą część roku odcięte od lądu lodami, to też komunikacja odbywała się saniami i była długa i uciążliwa.

Zastosowanie samolotu do celów naukowych również jest godne zaznaczenia. Na uwagę zasługuje tutaj wyprawa prof. Matusiewicza, szefa czerwonego lotnictwa hydrograficznego, który zorganizował wyprawę do Nowej Ziemi na dwóch wodnopłatowcach i w ciągu kilku miesięcy zdjął mapę wyspy. Praca ta, dokonywana na ziemi, zajęłaby dziesiątki lat.

Na polu budowy samolotów Sowiety również nie próżnują. Jednopłatowiec małej mocy W. N. O. z silnikiem Blackburne 18 MK. wykazał przy próbnych lotach dużą sprawność, jednopłatowiec pasażerski U. W. P., zbudowany przez inż. Grigorowicza obsługiwać będzie linje Ukrwozduchput'u.

Moskwa, w kwietniu. *Obserwator.*



Bolszewickie samoloty nad dwugłowym orłem carskim

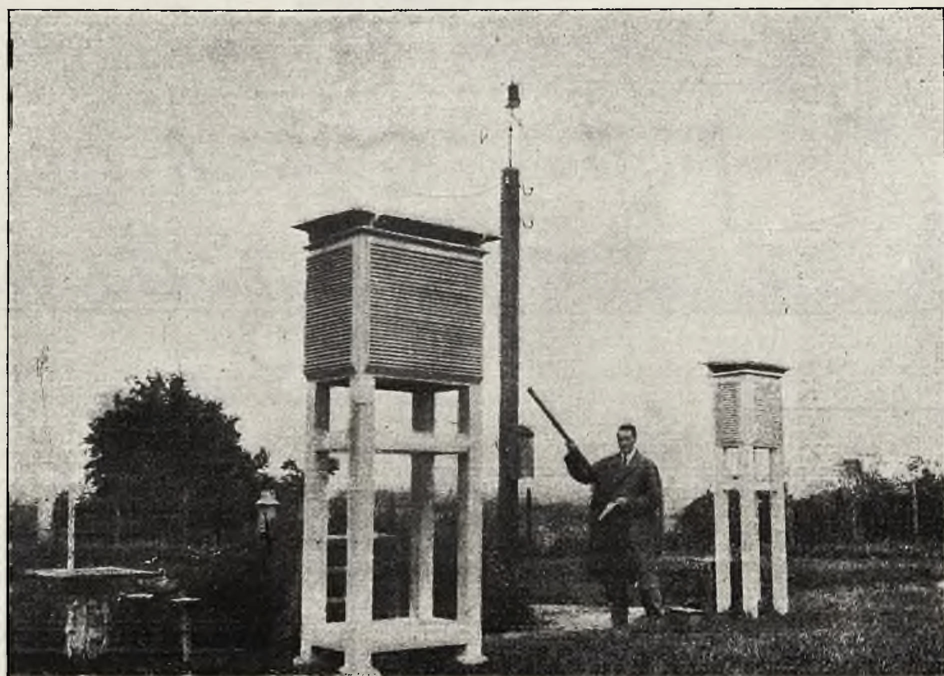
S T A C J A   A E R O L O G I C Z N A   L. O. P. P.

STACJA AEROLOGICZNA
fundacji
Komitetu Wojewódzkiego Wileńskiego
L. O. P. P.
przy U. S. B. w Wilnie

Wykres pilotażu
z dn. 30. I. 1926 r.

Uwaga: Liczby oznaczają wysokość warstwy w m, strzałki — kierunek wiatrów.

SZYBKOŚĆ WIATRU
0 5 10 15 20 25 30 35 40 45 50 metr/sek



BUDKI Z PRZYRZĄDAMI

W końcu roku 1925 powstała z fundacji Wileńskiego Kom. L. O. P. P. nowa stacja aerologiczna przy uniwersytecie im. Stefana Batorego w Wilnie.

Przy pomocy udzielonych funduszów, zakupiono niezbędne przyrządy, konieczne dla badań prądów powietrznych na różnych wysokościach. Jakie znaczenie dla lotnictwa ma ta wiedza — wyjaśniać nie potrzeba.

Stacja Wileńska dokonywuje obserwacyj przy pomocy baloników gumowych, obserwowanych przez teodolit Fuessa. Wodór do napełniania baloników dostarczają Centralne Zakłady Balonowe w Jabłonnie. Przy zakładaniu Stacji wielkie usługi oddało wojsko.

Stacja prowadzona jest przez prof. uniwersytetu St. Batorego, dr. K. Jantzena, profesora meteorologji i wyższej geodezji.

Personel Stacji stanowią pp.: A. Rojecki i M. Żmijewski.

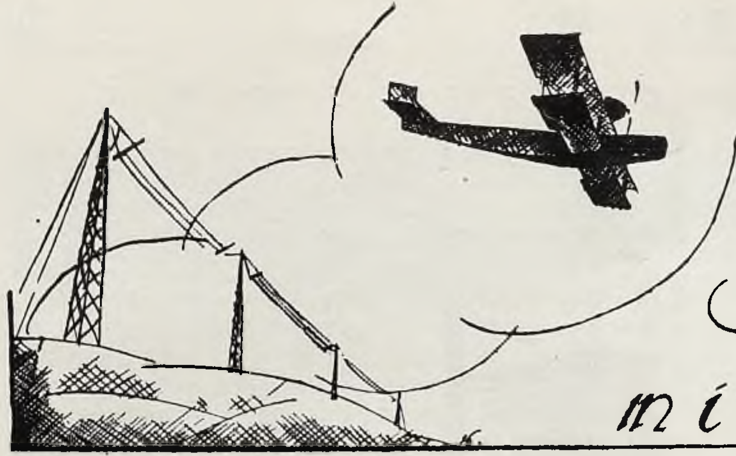
Rezultaty obserwacyj są natychmiast komunikowane telefonicznie Państw. Instytutowi Meteorologicznemu w Warszawie oraz dla użytku międzynarodowego — rozpowszechniane przez radjo.

Stacja, pomimo krótkiego istnienia, może poszczycić się faktem, że podczas jednej z prób z balonikami, obserwacje prowadzono do wysokości położenia balonika 11.000 metrów, co jest faktem bardzo rzadkim w praktyce aerologicznej.

Schemat lotu tego balonika zamieszczamy obok.



PUSZCZANIE BALONIKÓW



Kronika międzynarodowa

POLSKA.

Czarny tydzień lotnictwa polskiego. Jakieś złowrogie fatum prześladuje nasze lotnictwo!

Jeszcze nie spoczęła w grobie ofiara katastrofy pod Radomiem, tyle zasłużony dla lotnictwa polskiego jego inspektor, pułk.-pilot Aleksander Serednicki, kiedy na lotnisku w Ławicy pod Poznaniem ginie podczas lotu ćwiczebnego por.-pilot Stefan Ostrowski.

A już nazajutrz, podczas pogrzebu pułk. Serednickiego, wydarza się nowa katąstrofa w powietrzu. Oto wskutek zderzenia się aparatów, tworzących żałobną eskortę, śmierć lotnicza pochłania tym razem aż dwie ofiary.

Pod szczątkami zdruzgotanego samolotu ginie pilot sierż Wacław Brzezina. Towarzyszący mu st. szer. Wacław Szablewicz zostaje ciężko ranny i walczy ze śmiercią w szpitalu. Wreszcie st. szer. Wincenty Gromadzki zostaje wyrzucony wraz z siedzeniem z aparatu, prowadzonego przez por. Kasznego, i zarywa się głęboko w ziemię, znajdując śmierć na miejscu.

Cudem unikają śmierci: sierż. Krygier i st. szer. Łukasiewicz, których aparat, również uszkodzony przy zderzeniu, zaczął gwałtownie spadać i zarył się w ziemię, wywracając się do góry kołami.

Pięć strzaskanych aparatów (jeden Breguet XIV, jeden Hanriot XIV i trzy Potezy XV) i pięć ofiar ludzkich — oto żniwo jednego tygodnia, który, zaiste, można nazwać czarnym tygodniem lotnictwa polskiego!

Obóz przysposobienia rezerw w służbie lotniczej. Biuro Gł. Zarz. L. O. P. P. udziela wszelkich informacji w sprawie warunków przyjęcia i organizacji zajęć w obozie przysposobienia rezerw w służbie lotniczej.

Nowy typ balonu na uwięzi. Polska zakupiła we Francji balony na uwięzi, typu t. zw. rozszerzalnego (ballon dilatable), którego zaletą jest osiągnięcie pułapu (2.200 m.) bez straty gazu. Klapa samoczynna zaczyna gaz wypuszczać dopiero powyżej 2.200 m.

Balony tego typu, niedawno, bo w 1925 r. wprowadzone w użycie we Francji dały podczas prób u nas doskonałe wyniki.

L'air o lotnictwie polskiem. W nr. 155 czasopisma francuskiego „L'air" znajdujemy artykuł p. J. Marynowskiego o lotnictwie w Polsce.

Do artykułu dołączona jest fotografja p. Tułacza, naczelnego dyrektora S. A. „Samolot".

Z Polskiej Linji Lotniczej. W miesiącu marcu samoloty komunikacyjne Polskiej Linji Lotniczej kursowały na linjach: Warszawa—Kraków, Warszawa—Lwów i częściowo Kraków — Wiedeń, przewożąc w 148-miu lotach 430-tu pasażerów, 9.322 kg tonażu i 18 kg poczty. Ogółem w miesiącu marcu samoloty Polskiej Linji Lotniczej przebyły w powietrzu 43.894 klm. Przeciętna regularność wynosiła około 80%. Żadnych nieszczęśliwych wypadków nie było. Przestrzeń Lwów—Kraków nie była oblatywaną.

Wznowienie komunikacji powietrznej Warszawa — Wiedeń. W wyniku zawarcia Konwencji Lotniczej między Polską a Czechosłowacją Polska Linja Lotnicza z dniem 1. maja uruchamia linję komunikacji powietrznej między Warszawą a Wiedniem.

Samoloty będą startowały z Warszawy (Cywilny Port Lotniczy przy ul. Topolowej) codziennie za wyjątkiem niedziel o godz. 8,30 z rana i przybywać do Krakowa o godz. 11,15, z Krakowa zaś o godz. 12,00 z przybyciem do Wiednia o godz. 15,00. Z Wiednia do Warszawy samoloty odlatywać będą o godz. 8,30 i przybywać do Krakowa o godz. 11,30, poczem odlatywać z Krakowa o godz. 12,30 i przybywać do Warszawy o godz. 15,15.

Pasażerowie powietrzni nie potrzebują wiz tranzytowych czesko-słowackich.

W najbliższych miesiącach samoloty Polskiej Linji Lotniczej, odbywające drogę między Krakowem a Wiedniem, 3 razy w tygodniu zatrzymywać się będą w Bernie.

MIĘDZYNARODOWA FEDERACJA AERONAUTYCZNA.

Międzynarodowe zawody powietrzne w r. 1926. Międzynarodowa Federacja Aeronautyczna — F. A. I. — ogłasza kalendarz międzynarodowych zawodów na rok bież.:

30 maja: II-gi puhar im. Gordon Benneta dla balonów kulistych (Belgja).

11—13 czerwca: VI-ty międzynarodowy konkurs samolotów lekkich i turystycznych (Belgja).

15 czerwca: Coppa d'Italia dla samolotów turystycznych (Włochy).

2—4 lipca: puhar Zénith dla lotnictwa (Francja).

10 lipca: Coppa del Mare, dla wodnopłatowców turystycznych (Włochy).

2 sierpnia: International Aerial Derby (Anglja).

10 — 15 sierpnia: Konkurs samolotów małej mocy (Francja).

10 — 15 września: Puhar kom. de Pinedo dla wodnopłatowców transportowych (Włochy).

24 — 28 października: Puhar Jacques Schneider dla lotnictwa morskiego (Stany Zjednoczone).

MIĘDZYNARODOWE ZRZESZENIE KOMUNIKACJI POWIETRZNEJ (I. A. T. A).

W Paryżu odbył się 15-ty kongres I. A. T. A. Anglję reprezentował Imperial Airways, Niemcy — Deutsche Lufthansa, Belgję — Sabena, Danję — Dansk Luftfahrselskab, Holandję — K. L. M., Francję — C. I. D. N. A., Air-Union, Farman i Latécoère.

Ze względu na nieukończenie pertraktacyj lotniczych francusko-niemieckich, a tem samem nieświadomość, czy loty nad terytorjum niemieckiem będą dozwolone, cały szereg postulatów nie mógł być rozstrzygnięty; ustalono tymczasowy letni rozkład lotów i postanowiono dołożyć starań, aby wszystkie towarzystwa żeglugi powietrznej przystąpiły do Zrzeszenia.

ANGLJA.

Katastrofa lotnicza. Na lotnisku wojskowem Henlow wydarzyła się w dniu 10 kwietnia niezwykła katastrofa. Samolot Vickers Vimy, na którym znajdowała się oprócz pilota załoga z 3 osób, mających odbywać ćwiczenia ze spadochronem, zderzył się na wysokości mniej więcej 100 m. z jednoosobowym płatowcem Avro. Samoloty zajęły się w powietrzu i runęły na ziemię, grzebiąc pod swemi szczątkami nieszczęsnych pięciu lotników. Powody katastrofy są dotąd niewyjaśnione, prawdopodobnie jednak powstała ona wskutek oślepienia pilota płatowca Avro blaskiem słońca, pod które leciał.

BELGJA.

Zawody o II puhar Gordon-Bennetta. Do zawodów tych, które, jak „Lot Polski" donosił, odbędą się 30 maja w Antwerpji, staje 7 państw z 18 balonami, a mianowicie: Francja 3, Hiszpanja 2, Ameryka 3, Anglja 3, Włochy 3, Szwajcarja 1 i Belgja 3.

Drugi raid powietrzny Belgja — Kongo. Belgijscy lotnicy: Medaets, Verhaegen i Coppens, którzy, jak „Lot Polski" donosił, 21 marca przybyli do Kinszasa, rozpoczęli 29 tegoż miesiąca powrotną drogę. Dotarli oni 4 kwietnia do Kairu, 6-go byli w Atenach, zaś 8-go w Białogrodzie. Zdawało się, że ich rekord szybkości, ustalony w tamtą stronę, będzie pobity, jednakże teren lotniska, wskutek deszczów, tak rozmókł, że przez kilka dni uniemożliwił start.

Dopiero 12 kwietnia lotnicy opuścili Białogród i tegoż dnia po południu przybyli do Brukseli, witani entuzjastycznie przez rodzinę królewską, władze i olbrzymie tłumy. Król nagrodził na lotnisku wszystkich trzech wysokiemi odznakami orderowemi.

CZECHOSŁOWACJA.

Nowe linje powietrzne. Aircraft Operating C-o z Londynu tworzy łącznie z rządem czechosłowackim konsorcjum z siedzibą w Pradze, które utrzymywać będzie komunikację lotniczą z Pragi do Białogrodu i z Pragi do Tryjestu.

DANJA.

Wielki raid. W dniu 16 marca dwaj lotnicy duńscy, por. Botved i Herschend wyruszyli z Kopenhagi do Tokjo na samolotach Fokker, z silnikami Lorraine-Dietrich. Przebywszy szczęśliwie Europę przez Lwów, Konstantynopol, lotnicy lecieli dalej w Azji szlakiem klasycznym Pelletier d'Oisy i 3 kwietnia wylądowali w Rangun. Przy lądowaniu samolot Herschenda uległ poważnemu uszkodzeniu, wobec czego lotnik musiał przerwać raid. Por. Botved w dniu 21 kwietnia przybył do Nanghaj.

EGIPT.

Lot Kair-Capetown. Donosiliśmy w zeszłym numerze naszym czytelnikom, że śladami Cobhama udała się w drogę z Kairu do Capetown eskadra Królewskiego Korpusu Lotniczego (R. A. F.) i że 13 marca dotarła do Kisumu. Eskadra ta, przebywając regularnie co drugi dzień wyznaczone z góry etapy, przybyła 12 kwietnia do Capetown.

FRANCJA.

Raid New-York — Paryż. W drugiej połowie kwietnia wyjechał z Paryża do New-Yorku kpt. René Fonck, słynny as lotnictwa wojskowego francuskiego, który zamierza przebyć przestrzeń New-York — Paryż samolotem, bez lądowania. Do raidu tego użyty będzie samolot zbudowany w Ameryce według projektu rosyjskiego inżyniera Sikorskiego, znanego jeszcze z czasów przedwojennych z budowy olbrzymich samolotów. Fonck zabrał z sobą trzy silniki Gnôme-Rhône-Jupiter, które wbudowane będą w jego samolot. Gotowy do lotu, to jest łącznie z materjałami pędnemi i załogą (Fonckowi towarzyszyć ma oficer wojsk lotniczych amerykańskich) ważyć będzie samolot 10,000 kg. Podług obliczeń pilota, 6,000 km., które wynosi przelot po łuku koła, przechodzącego przez Terre-Neuve i Irlandję, mogą być przebyte w ciągu 36 godzin lotu. Lot ma się odbyć w połowie czerwca.

Nowy raid Pelletier D'Oisy. Kpt. Pelletier D'Oisy projektuje obecnie drugi raid do Tokio. Uzyskawszy pozwolenie od Niemiec i Sowietów na przelot nad ich terytorjami, D'Oisy zamierza dokonać tego lotu w czterech etapach: Paryż — Moskwa, Moskwa — Irkuck, Irkuck — Pekin i Pekin — Tokio, codzień po jednym etapie. W podróży, która projektowaną jest na pierwszą połowę maja, ma towarzyszyć mu płk. de Goys, szef gabinetu podsekretarza stanu dla żeglugi powietrznej, dowódca zaszłorocznej niefortunnej wyprawy do jeziora Czad, o losach której „Lot Polski" w swoim czasie obszernie doncsił.

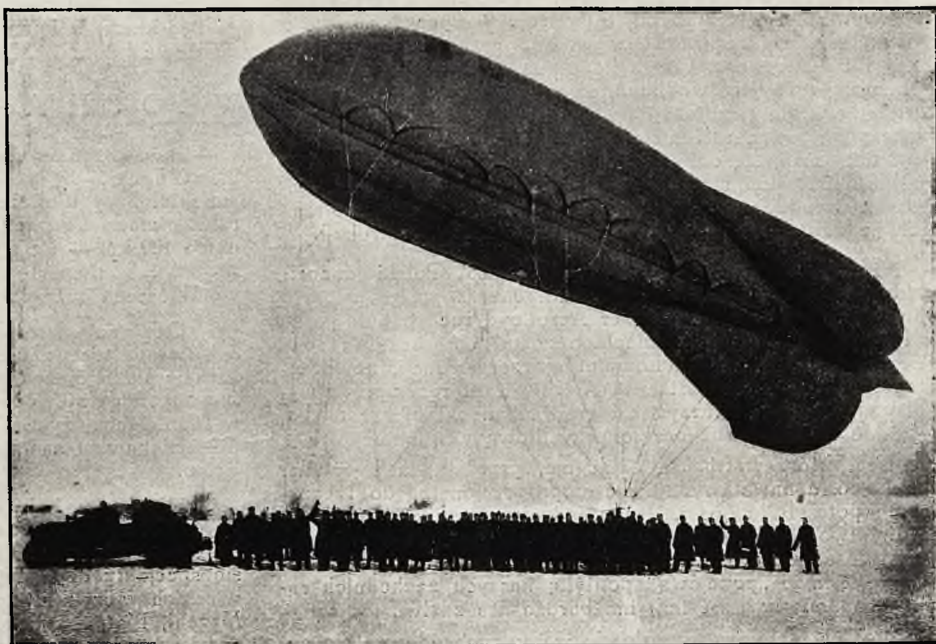
Poczta lotnicza do Maroka. Linja powietrzna Latécoère, łącząca południową Francję z Marokiem i Afryką zachodnią, umożliwia przewóz pasażerów i poczty z Tuluzy do Oranu i Casablanca w ciągu 12 godzin, podczas, gdy podróż okrętem trwa 4 do 5 dni. Nic więc dziwnego, że, jak urzędowo donosi Zarząd Poczt w Maroko, 52% korespondencji wysłanej w 1925 roku z Maroka do Francji przesłane było samolotem. W miesiącach styczniu i lutym roku bieżącego linje Latécoère przewiozły 1.298.797 listów, ogólnej wagi 22.645 kg. podczas gdy w tych samych miesiącach roku 1920, w którym komunikacja została otwarta, zaledwie 10.000 listów korzystało z drogi powietrznej.

GRECJA.

Pierwszy samolot grecki. Rząd grecki ze współudziałem angielskiej firmy The Blackburn Aeroplane and Motor Company założył własną wytwórnię samolotów. W ubiegłym miesiącu na lotnisku Tatoi, pod Atenami, odbył się próbny wzlot pierwszego samolotu, wykonanego w tej wytwórni. Samolot, typu niszczycielskiego, odbył próbę zwycięsko.

HISZPANJA.

Raid Madryt — Manilla. Raid transatlantycki Franco poruszył sfery lotnicze hiszpańskie. Cały szereg raidów został zaprojektowany, a jeden z nich już zapoczątkowano. Oto lotnicy wojskowi hiszpańscy, kapitanowie Gonzales Gallarza, Martinez Esteves i Loriga, wszyscy trzej odznaczeni za waleczność na froncie marokańskim, przedsięwzięli raid z Madrytu do Manilli, via Algier, Tunis, Tripoli, Kair, Bagdad, Bender-Abbas, Karaczi, Kalkuta, Rangun, Bangkok, Sajgon, Hanoi, Hongkong, Tajsan, ewentualnie i Tokjo. Wyruszyli oni 5 kwietnia z lotniska Cuatro-Ventos na samolotach Bréguet XIX z silnikami Lorraine-Dietrich 450 MK. W dniu 10 kwietnia przybyli do Kairu i nazajutrz odlecieli do Bagdadu; etap ten dokończyli tylko Gallarza i Loriga, zaś Esteves zaginął.



FRANCUSKI BALON NA UWIĘZI TYPU T. ZW. „ROZSZERZALNEGO", ZAKUPIONY PRZEZ POLSKĘ



JUNKERS ROS. W KABULU PO PRZELOCIE PRZEZ HINDUKUSZ (6000 m.)

Władze lotnicze angielskie w Kairze wysłały na wiadomość o tem kilka samolotów na szlak, przebywany przez lotników hiszpańskich i jeden z nich znalazł nieszczęśliwego lotnika i jego mechanika na Pustyni Syryjskiej, wyczerpanych z głodu i pragnienia. Przewieziono ich do szpitala w Jerozolimie, skąd po przyjściu do zdrowia, mają powrócić do Hiszpanji. Gallarza i Loriga polecieli dalej i 23 kwietnia przybyli do Bangkoku.

NIEMCY.

Samolot na usługach dziennikarstwa. Jedna z wielkich berlińskich firm wydawniczych zorganizowała wysyłkę swoich dzienników na prowincję przy pomocy trzech własnych samolotów, po 600 kg ładunku. Samoloty zabierają dzienniki w pakietach, przygotowanych dla każdego miasta i zrzucają je w locie na umówionych miejscach.

Konkurs wodnopłatowców. Niemiecki Związek Lotniczy (Deutscher Luftverband) organizuje w lipcu roku bieżącego konkurs wodnopłatowców wzdłuż brzegów morza Bałtyckiego i Północnego. Celem konkursu jest uzyskanie najkorzystniejszego typu wodnopłatowca dla celów pocztowych. Miarodajnemi dla rezultatów będą następujące czynniki: szybkość, szybkość wznoszenia się w górę, długość lotu i koszt budowy. Loty mają się odbyć w ciągu czterech dni, wyniosą razem około 4.000 km, startem i celem będzie Warnemünde. Konkurs jest narodowy: samoloty winny być zbudowane w Niemczech, jednakże silniki mogą być zagranicznej konstrukcji.

Niemiecka sieć lotnicza. Jak Lot Polski donosił, wskutek fuzji dwóch istniejących dotychczas przedsiębiorstw lotniczych: Junkersa i Deutscher Aerolloyd ruch handlowy na powietrznych szlakach niemieckich został od początku roku wstrzymany i dopiero po kompletnej reorganizacji, nowe towarzystwo „Deutsche Lufthansa A. G.", w którem oprócz wyżej wymienionych towarzystw i rząd niemiecki bierze udział, w dniu 6 kwietnia rozpoczęło prawidłową eksploatację.

Sieć, którą Lufthansa obsługuje, przedstawia się nader imponująco, a nawet wydaje się nieproporcjonalną do rzeczywistych potrzeb ludności. Jeżeli jednak uprzytomnimy sobie, że lotnictwo cywilne jest najlepszą szkołą pilotów wojskowych i że stanowi ono ciche kadry wojskowych sił powietrznych, to, znając „pokojową" politykę naszych zachodnich sąsiadów, nadmierna ilość linij nie bardzo nas zdziwi.

Według urzędowego rozkładu jazdy, ruch odbywa się codziennie, oprócz niedziel, na 42 linjach, ogólnej długości 17.000 km. Do obsługi użyte są samoloty Junkersa i Udeta oraz wodnopłatowce Dornier Wal.

Z ważniejszych linji wymienimy: Berlin — Londyn via Hannower, Amsterdam, Ostenda (w porozumieniu z Imperial Airways), z połączeniami do Brukseli i Paryża; Berlin — Monachjum via Lipsk, Norymberga z połączeniami do Budapesztu przez Wiedeń i do Zurychu przez Bazyleę (Ad Astra); Monachjum — Innsbruk; zupełnie nowa linja Bazylea — Amsterdam via Mannheim, Frankfurt, Kolonja, Düsseldorf; w kierunku z północy na południe linje Mannheim — Darmstadt, Frankfurt — Hamburg z przedłużeniem do Malmö (Aktiebolaget Aero Transport); Zurych — Hamburg via Stuttgart, Mannheim, Frankfurt; Hamburg — Amsterdam.

Z Berlina prowadzą bezpośrednio linje do: Kolonji, Karlsruhe, Gliwic, Zurychu via Halle, Erfurt, Stuttgart, Düsseldorfu via Brunświk, Essen; Szczecina, Hamburga, Gdańska i Królewca, gdzie rozpoczyna się linja „Deruluft", prowadząca via Kowno i Smoleńsk do Moskwy oraz linja do Kłajpedy. Na szlaku Szczecin—Sztokholm utrzymują komunikację wodnopłatowce Dornier Wal. Zagłębie Ruhry połączone jest z Rotterdamem zaś linją Essen — Gliwice ze Śląskiem. W północnych Niemczech zaprowadzono nowe linje: Flensburg — Hamburg, przez Kolonję, Gdańsk — Olsztyn, Szczecin — Hamburg, Szczecin — Gdańsk, Szczecin — Stralsund. Linje o charakterze turystycznym są następujące: z Mannheim do Konstancji przez Karlsruhe, Baden-Baden i Willingen, oraz Monachjum — Reichenhall. Przy pomocy Basler Luftverkehrgesellschaft ustalone jest połączenie przez Bazyleę z Genewą, Lugdunem i Marsylją. W razie pomyślnego zakończenia układów lotniczych francusko-niemieckich w Paryżu, otworzona zostanie linja Berlin — Paryż via Kolonja i Berlin — Wiedeń via Praga.

Podług rozkładu przelot z Berlina do Londynu trwać będzie 10 godzin, z Berlina do Paryża $7^1/_2$ godzin, Zurych — Hamburg 8 godzin, Malmö — Wiedeń $10^1/_2$ godzin i t. d. Samolot z Berlina do Moskwy odlatuje o godz. 2 w nocy, przybycie na miejsce o godz. 17.30.

Na przestrzeniach dłuższych — międzynarodowych — cena przelotu jest nieco tylko wyższą od ceny biletu kolejowego I-ej klasy, w komunikacji miejscowej równa się mniej więcej cenie biletu II klasy.

WŁOCHY.

Arcybiskup na wodnopłatowcu. Przed kilku tygodniami odbyło się w sycylijskim porcie Augusta poświęcenie morskiej bazy lotniczej. Ceremonji tej dokonał arcybiskup Syrakuzy mons. Carobelli, który drogę z Syrakuz do Augusty — około 100 km — i z powrotem przebył na wodnopłatowcu wojskowym. Ten sportowy gest dostojnika kościelnego wywołał we Włoszech duży entuzjazm.

Otwarcie pierwszej włoskiej linji lotniczej. W dniu 8 kwietnia została uroczyście otwarta linja Turyn — Tryjest, narazie funkcjonująca trzy razy na tydzień. Linję obsługuje sześć wodnopłatowców zakładów „Cantiere Navale Triestino" w Monfalcone, typu C. N. T. 10 ter z silnikiem Lorraine 480 MK. Niebawem nastąpi otwarcie drugiej linji z Genui do Palermo.

Wystawa lotnicza. W dniu 13 kwietnia zostały otwarte w Medjolanie doroczne Międzynarodowe Targi mające wszechświatowe znaczenie. W roku bieżącym na Targach znajduje się specjalny dział lotnictwa, przy udziale wszystkich niemal włoskich fabryk lotniczych. Breda, Caproni, Isotta Fraschini, Macchi, Fiat, Ansaldo, Gabardini, Marina di Pisa — oto nazwiska wybitniejszych dostawców. Szczególną uwagę zwraca wystawiony w standzie wojsk lotniczych „Gennariello"—wodnopłatowiec Savoia, na którym de Pinedo odbył swój słynny lot.

Budżet lotnictwa włoskiego na rok 1925/1927 przewiduje kredyty o 180 miljonów lir wyższe, niż w roku ubiegłym. Budżet wynosi 639 miljonów lir, z czego 335 miljonów przeznaczone jest na zakup i budowę nowych aparatów lotniczych oraz konserwację i reparację istniejących.

STANY ZJEDNOCZONE.

Niezwykły wypadek zdarzył się niedawno na lotnisku Selfridge Field. Dwaj lotnicy wojskowi dokonywali prób z nowym silnikiem. Na wysokości 4000 m metalowe śmigło, w które samolot był zaopatrzony, rozerwało się i jeden z kawałów, uderzywszy w karter silnika, roztrzaskał go. Część odłamków spadła na ziemię o kilkanaście km od miejsca wypadku, kilka zaś rozerwało pokrycie skrzydeł. Pilot, pomimo to, ochłonąwszy z wrażenia, odzyskał władzę nad samolotem i obaj lotnicy, nie doznawszy żadnych obrażeń, szczęśliwie wylądowali.

Rozwój floty powietrznej. Amerykańska Izba Przedstawicieli uchwaliła ogromną większością głosów ustawę o lotnictwie morskiem. Ustawa ta przewiduje budowę w ciągu lat pięciu: 1350 samolotów, dwóch wielkich sterowców i jednego dla badań, na co preliminowaną jest kwota 85 miljonów dolarów. Na miejsce około 400 samolotów zdatnych do użytku, które posiada obecnie marynarka amerykańska, ma być gotowe w roku 1932 przynajmniej tysiąc samolotów najnowszej konstrukcji, co roku około 250.

Niezależnie od tej ustawy została uchwalona druga o lotnictwie handlowem, dająca Sekretarzowi Handlu szeroko idące upełnomocnienia, mające na celu rozwój i poparcie tego działu lotnictwa.



Ufficio Presagi. Annuario 1926. Rzym 1926, str. 142 Uffico Presagi (Biuro przepowiedni) przy włoskiem Ministerjum Żeglugi Powietrznej nadesłało nam swój rocznik za rok bieżący. Rocznik zawiera calendarium na rok 1926, krótki rys teorji przepowiadania pogody oraz wykaz wszystkich europejskich radiostacyj, wysyłających obserwacje meteorologiczne, usegregowany według państw. Rocznik ułożony jest jasno, zawiera dużo cennych wskazówek, zaś skromna, lecz gustowna szata zewnętrzna dopełnia całości.

Wydawnictwa lotnicze w Rosji. Przysłano do naszej Redakcji rosyjskie wydawnictwa lotnicze Warto je wyliczyć: 1) „Wozdusznyj Sprawocznik Awioizdatielstwa". Moskwa, 1925 r., cena 16 zł., str. 430; 2) S. Abżołtowski „Praktyka Lotnictwa" (tłumaczenie z polskiego). Wyższy Wojenny Komitet Redakcyjny, 1924 r., cena 7 zł., str. 95; 3) Herold Porter „Wozdusznoje Nabludenje", (tłumaczenie). Izdanje Żurnała „Wiestnik Wozdusznawo Fł ta". 1925 rok, cena 10 zł. 50 gr, str. 144; 4) A. W. Sergiejew „Stratiegja i Taktika Krasnawo Wozdusznawo Floty". Izdatielstwo Żurnała „Wiestnik Wozd. Floty", 1925 r., cena 14 zł., str. 288; 5) S. Mieżennikow „Technika Awiacji", 1925, cena 2 zł. 10 gr., str. 39, Izdanje Żurnała „Wiestnik Wozd. Floty"; 6) W. N. Filipow „Technika Polietow", 1925 r., cena 5 zł. str. 71. Izdanje Żurnała „Wiestnik Wozdusznawo Flota"; 7) E. F. Burge „Wozdusznyj Flot i Wojennaja Maskirowka" (tłum.), 1925 r., cena 3 zł. 50 gr., str. 42, Izdanje Żurnala „Wiestnik Wozd. Flota"; 8) M. Nikolskij „Waprosy Taktiki Bombardirowocznoj Awiacji", 1925 r., cena 6 zł. 30 gr., str. 80, Awioizdatelstwo; 9) M. Żono „Wojennaja Awiacja i Wozdusznaja Wojna" (tłum.), 1925 r., cena 10 zł. 50 gr., str. 128, Izdanje Żurnała „Wiestnik Wozdusz. Flota".



Wprowadzając w naszem piśmie nową rubrykę, poświęconą aerofilatelistyce lotniczej, nie wątpimy, że inowacja ta zostanie powitana życzliwie przez szerokie koła naszych czytelników. W dziale tym pozyskaliśmy współpracę p. T. Krzyszkowskiego z Krakowa.

W numerze 2 „Lotu Polskiego" z b. r. zamieściła Redakcja artykuł p. T. Gryżewskiego p. t. „Aerofilatelistyka", w którym autor wskazuje cele aerofilatelistyki oraz przytacza szereg danych z rozwoju tego działu za granicą.

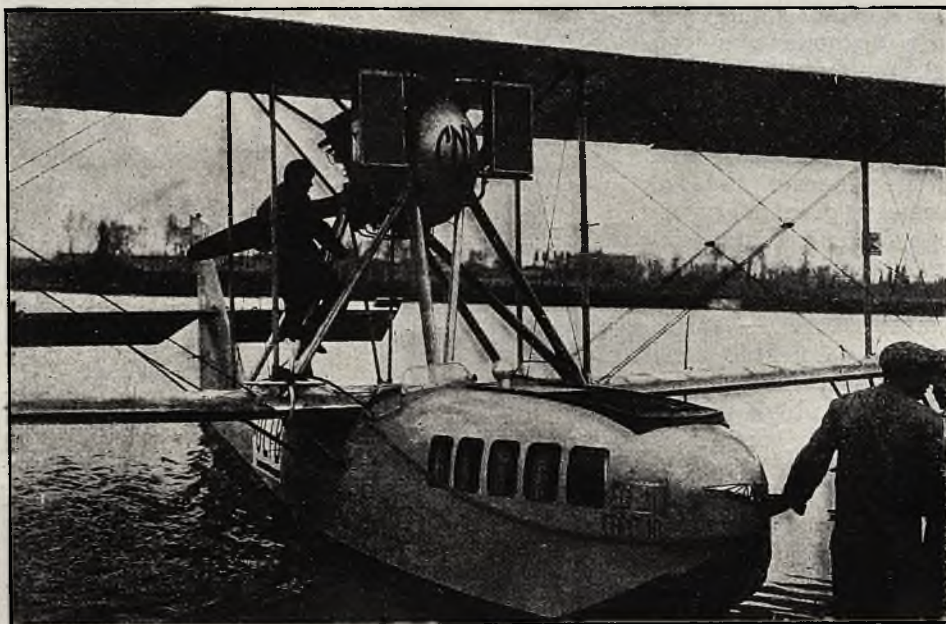
Obecnie zostaje otwarty w „Locie" stały kącik aerofilatelistyczny. Będzie on zawierał, z powodu ograniczenia miejsca, narazie tylko nowości w wydawnictwach znaczków i literatury, wiadomości o otwarciu nowych linij poczty lotniczej i mających się odbyć lotach próbnych lub specjalnych, krótkie dane statystyczne oraz wskazówki w nadawaniu poczty lotniczej, o ile w tym zakresie wyjdą nowe przepisy pocztowe.

Rozpoczynając w dzisiejszym numerze powyższy dział, notujemy, iż według berlińskiego „Briefmarken- - Sammler" miały się ukazać w Niemczech 1.IV nowe znaczki lotnicze, przedstawiające orła, zrywającego się do lotu z wierzchołka skały. Wartości fenigowe są w jednym kolorze: 5 f. — zielone, 10 f. — czerwone, 20 f. — niebieskie, 50 f. — pomarańczowe; wartości markowe są dwubarwne: 1 mk. — różowo-czarne, 2 mk. — niebiesko-czarne, 3 mk. — oliwkowo-czarne.

Pisma szwajcarskie zapowiadają nowe wydanie znaczków lotniczych prowizorycznych we Włoszech z przedrukiem „Posta Aerea" na znaczkach poczty pneumatycznej w wartościach 60 c., 1, 1.50 i 5 L.; jednocześnie rozpisano konkurs artystyczny na znaczki lotnicze definitywne, ilość przedrukowanych jest więc zapewne nięznaczna.

W przygotowaniu są również znaczki lotnicze w Egipcie z powodu otwarcia linji Kair — Bagdad. *T. K.*

Filatelistyka lotnicza. Angielski tygodnik lotniczy „Flight" podaje w Nr. 895 historję lotniczych znaczków pocztowych polskich. Autor, wyliczywszy urzędowe znaczki, wspomina o prywatnych znaczkach, wydawanych podczas pierwszych Targów poznańskich, przez Ligę Obrony Powietrznej Państwa i t. d.



WŁOSKI WODNOPŁATOWIEC C. N. T. 10



JERZY SOSNKOWSKI

Katastrofa zaręczynowa

Waldy podniósł się ze swego miejsca. Uśmiechnął się do żony. Dał ręką znak, że chce mówić. Gwar ucichł.

— Kochani przyjaciele moi i goście weselni! Chcę w tym dniu, dniu dla mnie tak szczęśliwym, w dniu, kiedy nareszcie moją ukochaną Renę nazwać mogę żoną, — chcę wznieść toast pewien, toast, który jednak wymaga małego omówienia. Czy zgadzacie się?

Burza braw zerwała się w odpowiedzi. Waldy był zbyt lubianym i zbyt ładnie mówił, by biesiadnicy, mimo niezwykle wesołego nastroju, nie mieli się chętnie zgodzić na wysłuchanie historji, zresztą napewno zajmującej, jeśli pochodziła z jego ust. Waldy był niełادny, ale jakże miły! Waldy miał cudne dłonie o wysmukłych palcach, miał dłonie Konrada Veidt'a! Kobiety przepadały za jego dłońmi! Waldy cieszył się ogólną sympatją! No i Waldy, dziś, właśnie teraz, — został mężem najpiękniejszej i najbogatszej ze śmiertelniczek Strassburga! Tak, Waldy mógł coś powiedzieć.

Zresztą wypito masę szampana i towarzystwo znajdowało się w stanie lekkiego zniedołężnienia, zaś stan ten, choćby przejściowy, nadaje się bardzo do słuchania kogoś, kto chce mówić. Więc tylko oni, a byli to przeważnie lotnicy, nachylili się mocniej do swych sąsiadek, ujęli świeżo napełnione kieliszki i przymrużyli powieki. Pachniały mocno Marechal Niel'ki, któremi obficie zasłany był stół. Kanały zresztą zewsząd — nawet z sufitu. Ba, stary Told umiał ruszyć workiem, gdy chodziło o jego jedynaczkę! A ona siedziała zarumieniona, podnosząc rozpromienione źrenice na męża. Biło od niej szczęście, ciche szczęście. Przecudownie świeże usta rozchylał uśmiech tak wdzięczny, jak wygięcie płatka herbacianej róży. Wąskie dłonie złożyła na znak prośby, lecz Waldy przecząco potrząsnął głową.

— Muszę im to opowiedzieć, muszę.

To podnieciło ciekawość towarzystwa. Wszystkie głowy zwróciły się doń, zaintrygowane i wyczekujące.

— Ach, wiecie, moi mili, jak kocham lotnictwo. W swych skromnych poczynaniach literackich zawsze wielbiłem te momenty czarodziejskie, jakie daje lot. Lot! Cóż może być piękniejszego? Ten powiew entuzjazmu, jakim pęd aparatu osnuwa czoło! To nurzanie się w przestworzu, walka z niepojętym żywiołem, to kołysanie się w tęczowej kuli powietrza, to



...Renę kochałem oddawna...

uczucie, że samemu jest się wichrem, szybkością, zawrotnością, szaleństwem! To uczucie boskie i djabelskie zarazem! Lotnik jest aniołem szybującym na kryształowych skrzydłach, i magiem, czarnoksiężnikiem unoszącym się na formułach, przez siebie wymyślonych, i zuchwale zaglądającym niebu za pazuchę! Świetne kłęby chmur, ozłocone słońcem z jednej strony, z drugiej zalane kobaltem! Gdy lecę, dumny jestem i pyszny! Zuchwały i drżący jednocześnie z pokory przed potęgą ludzkiego ducha, który nie zna granic dla swoich podbojów, i nie wie co to niemożliwość! Te przestrzenie, pożerane przez słaby motor, przez śmigło, które czem jest w porównaniu ze światem? Słomką, ba nie słomką, atomem, czemś bezgranicznie małem, znikomem, a jakże żarłocznym tworem! Atmosferę miele na powietrzny pył, żywioł, ten żywioł znany dotąd tylko bogom i ptakom, bierze w siebie, rozbija, maltretuje w imię potężnego swego sztandaru: ludzkiego rozumu! Zawrotny taniec po niebieskich łąkach, między kwiatami obłoków, między kosmicznemi drgnieniami, pośród abstrakcji, pośród dziwów niewidzialnych i nieznanych...

Szmer przychylny przywitał jego słowa. Wszystko to czuli ci ludzie doskonale, lecz któryż z nich potrafiłby ująć to w taką formę? Waldy niedarmo zasłużył sobie na miano „piewcy atmosfery", — jego opowieści lotnicze rozchwytywano w lot.

— Kocham się w lotnictwie. Dzisiaj, więcej niż kocham. Uwielbiam. Ono bowiem — dało mi najdroższy skarb, zrealizowało moje marzenia, krótko mówiąc, aeroplanowi zawdzięczam, że zdobyłem sobie moją Renę.

Towarzystwo było zaintrygowane. Panna młoda, pochyliła głowę z czarownym uśmiechem zawstydzenia.

— Tę właśnie historję chcę wam opowiedzieć, zanim wzniosę toast. Renę kochałem oddawna. Niewiem, odkąd zaczęła być mi przychylną, faktem jest, że przez dwa lata miotany byłem najsprzeczniejszemi uczuciami. Przechodziłem od najpromienniejszych nadziei do czarnej rozpaczy, raz wydawało mi się, że kocha mię, to znów lada grymas jej miłej buzi pogrążał mię w przeraźliwej nocy zwątpień. Nie chciała słuchać... nie przerywaj mi miła — zwrócił się do żony, która nieśmiało pociągnęła go za rękaw, — nie przerywaj mi, chcę, by wiedzieli. Nie chciała słuchać, — ciągnął dalej, — moich zwierzeń. Ach! Nie mówiła ani tak, ani nie, ale to właśnie bolesną zadrą raniło mię głęboko. Gdybym wiedział, — ale nic nie wiedziałem. Zdarzało się, że wyróżniała mnie na balach, byłem wówczas szczęśliwy tak, jak tylko wyobrazić sobie można. A potem znów nie spojrzała nawet w moją stronę! Posądzałem ją o kokieterję, o chęć okrutnej igraszki ze mną, który kochałem ją tak bardzo! Uciekałem wówczas i błąkałem się po zaułkach naszego pięknego Strasburga! Stare spichrze mówiły mi szmerem swoich starych murów, że nie jest mi obojętną, że tylko wstydzi się swego uczucia. Że jest młoda, że jest to poprostu strach przed potężną falą uczucia, która ogarnęła ją jak płomień ogarnia drzewo, — że boi się poddać temu nieznanemu porywowi! Coś tak, jak uczucie lotnika, kiedy, wyzwoliwszy motor, ma moment lęku przed okropną siłą, która za chwilę porwie go w podniebne stepy! Stare spichrze mówiły mi to, ale im niebardzo wierzyłem, bo cóż wiedzieć mogą takie stare mury? I błąkałem się w świetle księżyca, i było mi źle, i stęsknione ramiona wyciągałem tam, gdzie był jej dom, gdzie za białą ścianą, wszystko co było naokoło niej, mogło ją ogladać, i żyć jej oddechem! Tylko nie ja! Tylko nie ja!



...Błąkałem się po zaułkach...

Waldy rzucił rozkochane spojrzenie na zarumienioną Renę, i umoczył wargi w kieliszku.

— Największą ulgą wówczas było mi, że następnego ranka po takiej włóczędze, siadałem na aeroplan i jechałem gdzieś, — bądź do Paryża, bądź do Pragi, po linji Franco-Roumaine! Cóż! Nie umiem prowadzić, musiałem zawsze z konieczności, ograniczać się do roli biernego pasażera! Teraz dopiero mam zamiar wstąpić do szkoły pilotów, i, Bóg mi świadkiem, będę ze wszech sił starał się zostać, bodaj przez wdzięczność, jednym z najpierwszych rycerzy przestworza!

Przyjęto to oświadczenie oklaskami.

Parę miesięcy temu, jak wiecie, był bal w ambasadzie. Jakichże wysiłków dokonywałem, by uzyskać choć jedno jej spojrzenie, któreby mi powiedziało,

że kocha! Jakby na przekorę, unikała mojego wzroku. Odwracała głowę z grymasem, który ja brałem za oznakę niechęci, gdym jej mówił o swojem uczuciu.

Z balu uciekłem. O, tej nocy długo gawędziłem z moimi spichrzami! I wierzcie mi, byłem bliski rozpaczy. Nazajutrz, zamówiłem sobie telefonicznie bilet do Paryża. Znali mnie tam już w biurze.

Pojechałem na lotnisko. Zdumienia mego nikt nie opisze, gdy na sąsiednim fotelu w kabinie znalazłem kogo? Renę! Oddech mi zamarł ze wzruszenia i długo słowa wymówić nie mogłem.

— Zrobiłam panu niespodziankę, prawda? Jadę na dwa dni do Paryża. Nie chce mi się jechać brudną koleją. Spróbuję i ja choć raz tego, co mi pan zawsze tak zachwala.

Ba, niespodzianka była, to prawda, ale jakże miła! Nie posiadałem się z radości. A jeszcze, gdybym był wiedział, co mnie miało spotkać w drodze!

Pogoda była cudowna. Jak wymarzona do lotu. Wznieśliśmy się łagodnie i lekko, jak jaskółka. Renie podobała się podróż. Jak wiecie, do Paryża jest 2 godziny drogi.

Oczywiście, usta mi się nie zamykały. Zachwyconym głosem wykrzykiwałem Renie w ucho objaśnienia naszej drogi.

Szmaragdowe kwadraty łąk, puszyste lasy, nerwowe żyły dróg i szos uciekały tam pod nami pędem niepowstrzymanym. Jakże było dobrze!

Aparat niósł lekko i posuwiście, jakby się kołysał na niewidzialnych powietrznych pasach, jakby sunął po atmosferycznych relsach.

Na moment pogrążyłem się w marzeniach. O Boże! Móc porwać w ramiona tę tak kochaną dziewczynę, móc głowę jej czuć na piersiach, ustami spaść na cudowne powieki.

Nagle zamarłem z przerażenia. Aparat pochylił się na skrzydło, mocniej niż to bywa przy locie normalnym. Zdałem sobie odrazu sprawę z tego, że coś zajść musiało. Wyjrzałem przez szybę do pilota. I zobaczyłem, — ach, zobaczyłem jak właśnie ciągnie za dźwignię, zasuwającą stalową płytę, odgradzającą kabinę od motoru! Wiedziałem, niestety, co to znaczy! Motor! motor!



...Aparat przechylił się okropnie...

Rzut oka na wysokościomierz. 3.000 metrów. Nie zdążymy!

Pilot wyłączył. Planowaliśmy, ale jakoś niezdarnie, chwiejnie.

Oczy Reny były pełne niepokoju. Nie orjentowała się jeszcze, ale pytające spojrzenie zawiesiła mi na ustach.

I nagle...

Aparat przechylił się okropnie. Spadaliśmy, niema mowy, i pilot robił bohaterskie wysiłki, żeby aparat utrzymać w równowadze.

Rena krzyknęła lekko. I nagle, jakby wiedziona jakąś siłą niezmierną, zeskoczyła z fotelu, zawisła mi rękami na szyi. Poczułem jej wargi pachnące przy moich i usłyszałem wyraźnie:

— Kocham cię. Kocham cię zawsze!

— O, zapomniałem na moment o tem, że spadamy. W następnej sekundzie groziła nam śmierć, a oto przede mną otworzyło się niebo. I wtedy to, wtedy pocałowałem poraz pierwszy cudne usta mojej dziewczyny!

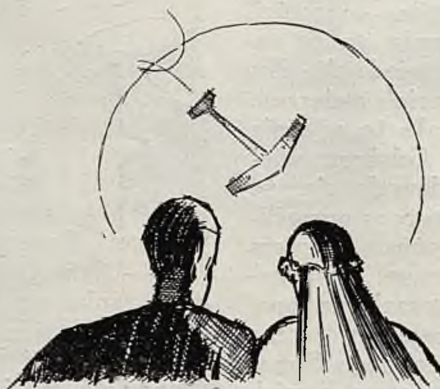
Waldy przerwał na chwilę. Rena była purpurowa.

A goście słuchali zachwyceni.

— To przechylenie się aparatu, to czarodziejskie przechylenie, było ostatnie. Lotnik wyrównał i za parę chwil mknęliśmy już po roli. Katastrofie dało się zapobiec...

A potem, gdyśmy już jechali pociągiem do Paryża, cóż pozostało do zrobienia? Zamieniliśmy słowo, — i oto rezultat. Dziś już nie mam poco nocami chodzić między stare spichrze. I wznoszę, moi przyjaciele, ten toast z głębi wdzięcznego serca: niech żyje lotnictwo!

Szmer przeciągłego pocałunku młodych zginął w ogólnym gwarze.

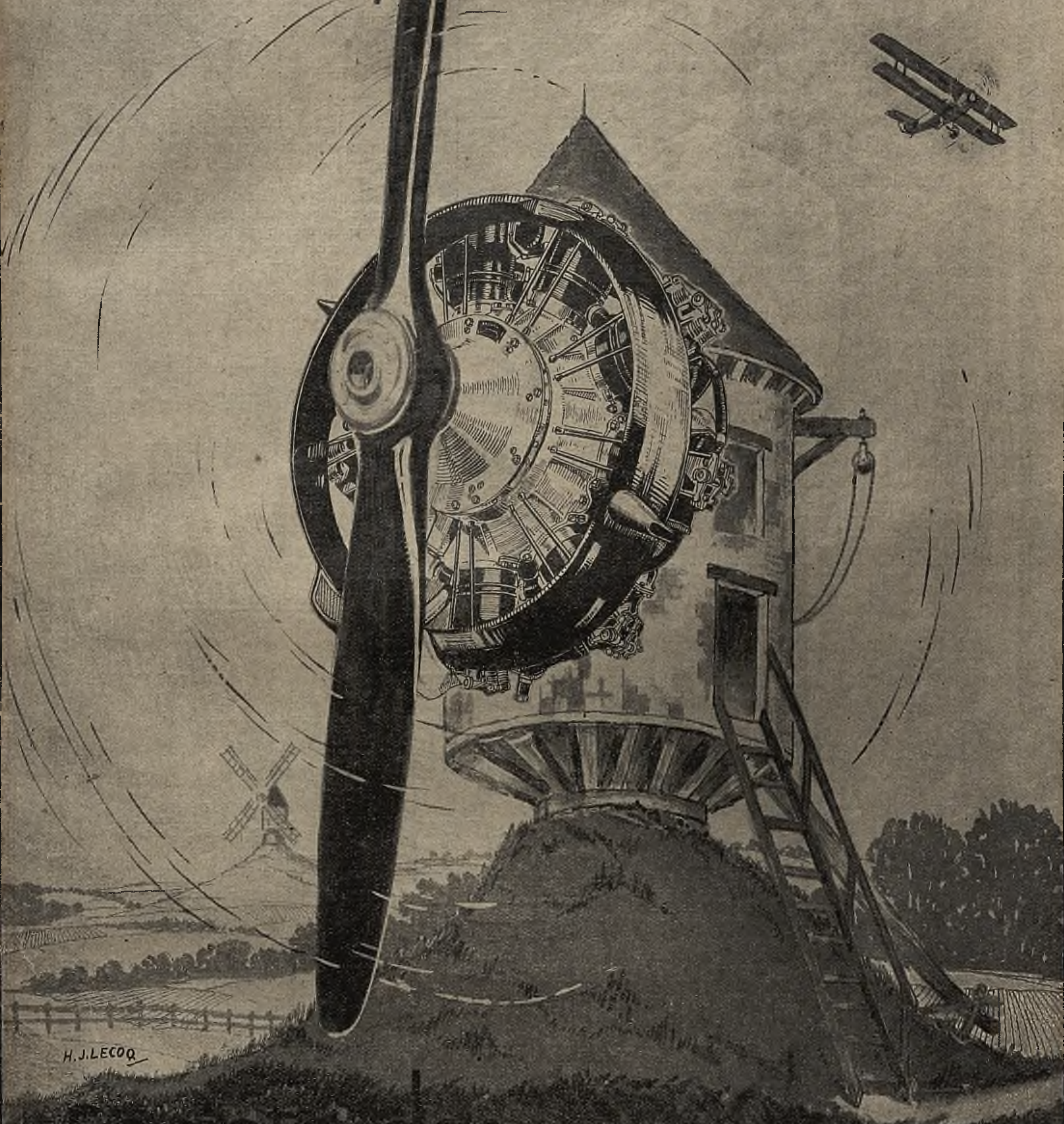


..Niech żyje lotnictwo!...

Okładkę rysował Tadeusz Gronowski.

Redaktor odpowiedzialny: *Józef Relidzyński* Wydawca: *Liga Obrony Powietrznej Państwa.*

Drukarnia Rolnicza, Warszawa, Złota 24.


Un moulin qui tourne !.....
H. J. LECOQ
Société des
MOTEURS SALMSON
Système Canton Unné
102, RUE DU POINT-DU-JOUR - BILLANCOURT



WARSZAWA
TOW. AKC.
KRAKOWSKIE PRZEDM. 15. T. 1-72

OBICIA PAPIEROWE

OD NAJSKROMNIEJSZYCH ~
~ DO NAJWYTWORNIEJSZYCH

SAMOLOTEM do Gdańska, Warszawy Lwowa, Krakowa

i z powrotem może polecieć **za darmo**

każdy prenumerator „Lotu Polskiego"

wpłacający roczną prenumeratę 10 zł. przed 15-ym każdego miesiąca. Co miesiąc wylosowuje się

3 (trzy) bilety na bezpłatny przelot

w kierunku według uznania wygrywających, z powrotem do miejsca odlotu

Prenumerata roczna **tylko 10 złotych**

Wpłacać można na konto P. K. O. 7860.

W dn. 26 kwietnia odbyło się losowanie premji

Bilety wygrane:

Wp. DANIELEWICZ, Jasna 4 w/m.
STOWARZYSZENIE NAUKA I PRACA, Nowogrodzka 39-5 w/m
Wp. BRONISŁAW KOLBE, Mała Dąbrówka, Kopalnia „Jerzy"



Biuletyn Ligi Obrony Powietrznej Państwa

Nr. 17

OTWARCIE SZKOŁY CYWILNEJ MECHANIKÓW LOTNICZYCH L. O. P. P. W BYDGOSZCZY.

Cicho, bez rozgłosu, zostało dokonane nowe dzieło Ligi Obrony Powietrznej Państwa, posiadające doniosłe znaczenie dla naszego lotnictwa.

Oto w dniu 20 kwietnia b. r. o godz. 11-ej rano nastąpiło uroczyste otwarcie w obecności przedstawicieli władz wojskowych i komunalnych pierwszej „Szkoły Cywilnej Mechaników Lotniczych", zorganizowanej przez Komitet L. O. P. P. w Bydgoszczy przy tamt. Państw. Szkole Przemysłowej.

Na otwarciu byli obecni pp.: gen. Thommée, d-ca garnizonu bydgoskiego, mjr. Prauss, kmdt. wojsk. szkoły pilotów, kpt. Walicki, kmdt. wojsk. szkoły mechaników lotn., por. Kawczyński, por. Radoński, radca Tabeau — w zastępstwie prezydenta miasta, radca Bayer, prezes rady miejskiej, Pałaszewski, prezes Zw. Hallerczyków, dr. Szymański, prezes Tow. Obrony Kresów Zach., dr. Panek, prezes Komitetu wychowania fizycznego, inż. Stecewicz, prezes Tow. Obrony Przeciwgazowej, przedstawiciele bydgoskiego Komitetu L. O. P. P.: dr. Potocki, inż. Stabrowski, dr. Czajkowski; przedstawiciele prasy: red. Kozłowski i red. Śliwiński; kierownik bydgoskiego Oddziału P. A. T. dr. Dobrowolski, personel nauczycielski z dyr. Siemiradzkim na czele, uczniowie Cyw. Szkoły Mechaników Lotn. i uczniowie Szkoły Przemysłowej.

Po krótkiem przemówieniu mecenas dr. Potocki ogłosił otwarcie Szkoły oraz przekazał ją dyrektorowi Szkoły Przemysłowej z prośbą o opiekę i kierownictwo. Gen. Thommée w przemówieniu zaznaczył, jakie ma znaczenie ta Szkoła z punktu widzenia wojskowego i z punktu widzenia obrony Państwa. Radca Tabeau w imieniu Magistratu i radca Bayer w imieniu Rady Miejskiej życzyli powodzenia i rozwoju Szkole. Dyr. Siemiradzki wskazał, jakie są obowiązki uczniów Szkoły i zaznaczył, że muszą oni przejawić należytą staranność i pracowitość, któreby dały im możność pomyślnie skończyć szkołę i spełnić swój obowiązek względem społeczeństwa i Kraju. Po tem uczniowie Szkoły przystąpili do zwykłych zajęć przewidzianych programem Szkoły.

Szczegóły dotyczące uczniów Szkoły przedstawiają się w sposób następujący:

1) Ogólna ilość zgłoszeń do szkoły 610
2) Dopuszczono do oględzin lekarskich i egzaminu wstępnego 252
3) Stawiło się do oględzin lekarskich i egzaminu wstępnego 229
4) Przyjęto do Szkoły 85

Pod względem uprzedniego przygotowania uczniowie Szkoły przedstawiają się w następujący sposób:

1) Posiadających świadectwa ukończenia Szkoły Rzemieślniczo-Przemysłowej o kursie 3-letn. 36
2) Posiadających świadectwa czeladnicze w zawodzie ślusarskim 36
3) Posiadających świadectwa czeladnicze w zawodzie ślusarskim, wydane przez Bydgoskie warsztaty kolejowe 7
4) Posiadających niemniej niż czteroletnią praktykę w przemyśle metalowym 6

Pod względem dzielnicowym uczniowie Szkoły grupują się, jak następuje:

1) Pomorze i Poznańskie 42
2) Kongresówka 31
3) Kresy Wschodnie 8
4) Małopolska 3
5) Śląsk 1

Razem . . . 85

W powyższej liczbie przyjęto Bydgoszczan 18.
Wszyscy uczniowie są ulokowani w 16 p. ułanów.

NOWE LOTNISKA L. O. P. P.

Katowice. W wypełnieniu programu lotniskowego Ligi obecnie, po Łodzi, przyszła kolej na Katowice.

Śląski Komiet Woj. L. O. P. P., przezwyciężając liczne trudności lokalne, związane z brakiem odpowiednich terenów lotniczych, uzyskał wreszcie taki teren i przystąpił do budowy lotniska.

Teren odpowiada zasadniczym wymaganiom, stawianym lotniskom tego rodzaju. Obejmuje on przestrzeń około 80 hektarów. Odległość od Katowic wynosi 4 kilometry. Na lotnisko prowadzi szosa. W odległości około 500 m. od lotniska przechodzi szosa, prowadząca do Zagłębia Dąbrowskiego. Lotnisko posiada bocznicę kolejową.

W tej chwili teren jest już wyrównany, zdrenowany, konstrukcja metalowa hangaru wykończona. Lotnisko ma być zaopatrzone w wielkie warsztaty mechaniczne i będzie posiadało wszelkie udogodnienia techniczne.

Dzięki niestrudzonej energji prezesa Komitetu Śląskiego L. O. P. P. p. starosty Potyki, są wszelkie dane, że lotnisko z końcem maja b. r. zostanie całkowicie wykończone.

Zakopane. Sprawa lotniska w Zakopanem wchodzi także w fazę decydującą.

Zarząd Główny L. O. P. P. kilkakrotnemi wyjazdami swoich delegatów, łącznie z delegatami wojskowości, starał się doprowadzić rzecz tę do skutku przez wynalezienie stosownego terenu oraz przygotowanie spraw organizacyjnych i finansowych, związanych z budową lotniska.

Teren na lotnisko został upatrzony na Pardałówce, która leży w odległości około 4 kil. od Zakopanego.

Dzięki żywemu zainteresowaniu i poparciu na miejscu ze strony burmistrza Zakopanego, p. posła dr. Kozłowskiego, p. dyr. Stryjeńskiego i p. asesora Pęksy, sprawy postępują znacznie naprzód. Gmina Zakopanego z jednej strony, z drugiej — Klimatyka przyobiecały na rok bieżący znaczne subwencje, wynoszące łącznie sumę około 20.000 zł. Reszta wydatków zostanie pokryta łącznie przez Zarząd Główny oraz krakowski Komitet Woj. L. O. P. P.

To nowe projektowane lotnisko, powstające dzięki inicjatywie Ligi, jest dowodem rosnącej i potęgującej się ofiarności publicznej na cele lotnicze, ogniskującej się w organizacji L. O. P. P.

M. S. WOJSK. POWIERZA LIDZE OCHRONĘ LOTNISK POMOCNICZYCH.

Ministerstwo Spraw Wojskowych powierzyło Lidze Obrony Powietrznej Państwa pieczę nad konserwacją istniejących lotnisk pomocniczych oraz zakładaniem nowych lotnisk pomocniczych i punktów do ladowania w myśl programu Ścisłej Rady Wojennej M. S. Wojsk.

W związku z tem M. S. Wojsk. zwróciło się do M. S. Wewn. z prośbą o wydanie zarządzenia do wszystkich władz administracyjnych na terenie Rzeczypospolitej by władze te okazywały pomoc L. O. P. P., t. j. Komitetom Woj. i Kołom miejscowym L. O. P. P. oraz w miarę możności współdziałały z nią w kierunku zakładania i konserwacji lotnisk pomocniczych i punktów do ladowania, które są podstawowym czynnikiem rozwoju lotnictwa.

Fakt ten notujemy z radością, jako nowy dowód zaufania i uznania, jakie M. S. Wojsk. żywi dla naszej organizacji.

GRABARZE WIELKIEJ IDEI...

Zarząd Główny L. O. P. P. wystąpił na drogę sądową przeciw p. Sykstusowi Leonowi Lewickiemu, autorowi broszury „Skandal w L. O. P. P.", za podanie w tej broszurze szeregu faktów kłamliwych i oszczerczych, podkopujących zaufanie społeczeństwa do instytucji Ligi Obrony Powietrznej Państwa.

PRACA NA PROWINCJI.

Podczas gdy w stolicy ciągle jeszcze są ludzie, którzy przez rozgłaszanie, wzgl. publikowanie niezgodnych z prawdą, alarmujących pogłosek o rzekomych nadużyciach w Lidze, podkopują byt naszej z takim trudem stworzonej, tak ofiarnie i owocnie pracującej organizacji, działając tem świadomie lub nieświadomie na korzyść naszych wrogów wewnętrznych i zewnętrznych, — prowincja pracuje...

Oto w Strykowie w dniu 7.IV b. r. na skutek zaproszenia tamt. Magistratu, przedstawiciele miejscowego społeczeństwa w liczbie 12 osób, zebrawszy się w celu zorganizowania „Tygodnia Lotniczego", po krótkiej dyskusji, rozumiejąc niezbędność floty powietrznej, jednogłośnie uchwalili: urządzić w myśl wezwania L. O. P. P. „Tydzień Lotniczy" od dnia 10 do 17 września włącznie.

Powołano przez aklamację na prezesa Komitetu p. Kaz. Bieguńskiego, na wiceprezesa p. Włodz. Pokorowskiego, na skarbnika p. Ant. Jabłońskiego i na sekretarza p. Andrzeja Sadowskiego.

Na wniosek p. Bieguńskiego postanowiono zorganizować stały Komitet L. O. P. P., do tymczasowego Zarządu zaś powołać: ks. Leona Stypułkowskiego, pp.: Ant. Jabłońskiego, Kaz. Bieguńskiego, Włodz. Pokorowskiego, Ant. Gorzkiewicza, Teofila Zielińskiego i Andrzeja Sadowskiego, którzy mają zająć się szeroką propagandą na rzecz L. O. P. P.

Przeprowadzeniem formalnej strony zorganizowania lokalnego Komitetu L. O. P. P. ma się zająć tymczasowy Zarząd.

KOLEJARZE POLSCY W GDAŃSKU POPIERAJĄ L. O. P. P.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Gdańsku, w której łonie powstał w październiku 1925 r. Komitet dla popierania wśród pracowników kolejowych na Pomorzu — Ligi Obrony Powietrznej Państwa oraz akcji obrony przeciwgazowej, komunikuje:

„Wychodząc z założenia, iż jedynym racjonalnym sposobem zbiórki są datki, aczkolwiek minimalne, zato jednak stałe, potrącane automatycznie co miesiąc z poborów pracowników za ich zgodą, Komitet zwrócił się do ogółu funkcjonarjuszy kolejowych z odnośną odezwą, na skutek czego ta akcja dała wynik następujący:

Na ogólną liczbę 16 500 pracowników (bez terenu W. M. Gdańska), zadeklarowały 8 653 osoby, czyli 52 proc., datki miesięczne do końca r. 1926 w wysokości 6076 złotych. Kwota ta nie jest jednak stałą, albowiem waha się w zależności od każdorazowej ilości pracowników nieetatowych, chorych, (którzy wówczas zamiast płac stałych, otrzymują zasiłek z kas chorych), oraz urlopowanych bez poborów. W styczniu r. b. potrącono od kolejarzy polaków zatrudnionych na terenie Wolnego Miasta 5589 zł. 60 gr., oraz 608 guld. 45 f. g. Do końca ubiegłego roku wpłynęło do kasy dyrekcyjnej 14 756 zł. 47 gr., oraz 4058 guld. 27 f.

Z pieniędzy zebranych w ten sposób do końca roku 1926 w kwocie około 82 000 zł. i 11 000 guld., zamierza Komitet nabyć **samolot bojowy imienia kolejarzy pomorskich** i ofiarować go armji polskiej resztę zaś funduszów przekazać na cele obrony przeciwgazowej.

Podając powyższe sprawozdanie do wiadomości publicznej, Komitet poczuwa się do miłego obowiązku podziękowania tak ofiarodawcom, którzy mimo swych skromnych poborów nie zawahali się dorzucić swego grosza na cele obrony ojczyzny jak i tym wszystkim, którzy w jakikolwiekbądź sposób przyczynili się do tak znacznych rezultatów całej akcji.

Za Komitet:
Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych
w Gdańsku

Czarnowski."

Dzielnym kolejarzom naszym, którzy w łonie instytucji L. O. P. P. stanowią najbardziej sprężystą i ofiarną organizację — cześć!

GŁÓWNA KOMISJA REWIZYJNA L. O. P. P.

Wobec przypadającego, zgodnie ze Statutem, w maju terminu Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia L. O. P. P., w zeszłym miesiącu rozpoczęła swe prace Główna Komisja Rewizyjna L. O. P. P., rozpatrując bilans Zarządu Głównego, przygotowany przez buchalterję Z. G. przy współdziałaniu specjalnie uproszonego, w myśl uchwały Zarządu Głównego L. O. P. P., przysięgłego buchaltera sądowego.

W ciągu swej pracy Gł. Komisja Rewizyjna zajęła się również rozpatrzeniem zarzutów, postawionych Zarządowi Głównemu w broszurze p. Lewickiego.

Wnioski swoje Główna Komisja Rewizyjna L. O. P. P. przedłoży Walnemu Zgromadzeniu.

ZARZĄD GŁÓWNY.

Wielka Akademja L. O. P. P. zapowiedziana w poprzednim Biuletynie na dzień 25 kwietnia, ze względów formalnych zostaje odłożona na później.

Zjazd prezesów w związku z tem odbędzie się nie 24 kwietnia, lecz 8 maja.

Walne Zgromadzenie. Termin Walnego Zgromadzenia został ustalony na dzień 15 maja (w pierwszym terminie) i 29 maja (w drugim terminie).

Ponieważ termin 15 maja dla całego szeregu Komitetów jest niedogodny, przeto za właściwy termin Walnego Zgromadzenia L. O. P. P. należy uważać dzień 29 maja b. r.

KOMITETY WOJEWÓDZKIE.

Poznań-Miasto (za czas od 1.I do 31.III b. r.).
Ilość Kół 117. Stan członków 8.973.
Saldo na 1 kwietnia zł. 20,474.23.

Zmiany personalne. Urząd skarbnika po ś. p. radcy Drozdowiczu, objął zastępca skarbnika p. Ciesielski. Na członka Komisji Reklamowej na miejsce ś. p. por. Strehla wszedł por. Jankowski z 3 p. lotn.

Sekretarjat Komitetu urzęduje przy ul. Grobla 15, II p., pokój 155, w godz. od 8 — 15-ej; tel. 32-36, 56-28 i 50-61.

Tarnopol. W dniu 27 lutego b. r. odbyło się posiedzenie Tymcz. Komitetu Woj. L. O. P. P. pod przewodnictwem wiceprezesa ks. kanonika dr. Ratusznego.

Dokonano wyboru władz Komitetu Woj. i omówiono sprawę organizacji propagandy L. O. P. P.

Wilno. W pierwszym kwartale b. r. Komitet przejawił żywą działalność organizacyjną i propagandową.

Modelnictwo. Prowadzą się modelarnie założone w jesieni ub r. w Państw. Szkole Technicznej, gimnazjum im. Lelewela i w Święcianach. Zainteresowanie wśród młodzieży wielkie.

Kursy lotnicze. Zorganizowano przy Państw. Szkole Technicznej w Wilnie Kursy lotnicze na wzór zorganizowanych przez Komitet bydgoski. Kursy te wzbudziły duże zainteresowanie. Kandydatów 40. Otwarcie Kursu nastąpi około 20 kwietnia.

Stacja aerologiczna prowadzi codziennie pomiary. Komunikaty przesyłają się do P. I. M., Zarządu Głównego i 2 p. lotn. w Lidzie. Uskuteczniono jeden pomiar na wysokości 11,000 mtr.

Lotnisko na Porubanku. Powołano do życia Komisję, która opracowała ramowy kosztorys niezbędnego remontu.

W związku z mającem nastąpić przekazaniem lotniska Lidze, rozpoczęto pertraktacje z magistratem w sprawie dzierżawy gruntu na Porubanku.

Bilans na 31 marca b. r. zamyka się sumą zł. 76,927. 69.

KOMITETY POWIATOWE.

Kowel. Komitet, zawdzięczając energji swego prezesa, p. dyr. Belkego, pracuje nader owocnie. Zostały utworzone warsztaty, w których buduje się szybowiec o rozpiętości 12 mtr., nowoczesnej konstrukcji, a m. jednopłat o grubym profilu skrzydła, projektu inż. Czerwińskiego.

W krótkim czasie Komitet ma zamiar przystąpić do budowy płatowca sportowego.

Ogólna suma zebranych składek w r. 1925 wynosi zgórą 41,000 zł.

Piotrków. Komitet piotrkowski L. O. P. P. dzięki niezmordowanej energji i wybitnej inicjatywie swego zasłużonego prezesa, p. Henryka Konarzewskiego, pracuje intensywnie.

Jak wynika ze sprawozdania Komitetu, liczba członków w samem tylko mieście wzrosła z 640 na 1246, czyli o 606.

Celem bliższego zapoznania mieszkańców miasta z lotnictwem i gazami, w marcu urządzona została wystawa lotnicza; wystawę tę zwiedziło ogółem 2328 osób, w tem młodzieży 1862, zaś kierownik wystawy dawał szczegółowe wyjaśnienia zwiedzającym.

W listopadzie zostały zorganizowane kursy modelnictwa lotniczego. Zapisało się na kursa powyższe 240 chłopców, którzy z wielkim zapałem i zainteresowaniem przystąpili do pracy.

Kierownikiem kursu był p. Maksymiljan Szklarski, którego Komitet w lipcu r. z. delegował do Warszawy na 6-cio tygodniowe kursa dla instruktorów modelnictwa.

Komitet uważał, że najbardziej się jednak przyczyni do propagandy idei lotniczej, a również i do ofiarności miejscowego społeczeństwa, o ile mu się uda w Piotrkowie stworzyć lotnisko, a że na planie opracowanym przez Zarząd Główny L. O. P. P., na którym wytknięte są miasta, gdzie mają powstać lotniska, figurował także Piotrków, Komitet powziął myśl rozpoczęcia w tym kierunku kroków.

W porozumieniu z Zarządem Głównym delegowany został w kwietniu r. z. w charakterze eksperta mjr. S. G. Iwaszkiewicz, który po szczegółowem zbadaniu terenu na placu wyścigowym, uznał ten teren za odpowiedni dla celów przyszłego lotniska.

Wobec powyższego Komitet uchwalił jednogłośnie nabyć od hr. Skarbkowej część tego placu, stanowiącą środek tegoż placu, i zawierającą ogółem 10 morgów 164 pr. Działka ta nabyta została na własność Ligi aktem notarjalnym w dn. 4 grudnia r. z. za ogólną sumę 10.000 zł. W sprawie zaś zajęcia na lotnisko dalszej przestrzeni, stanowiącej własność miasta, toczą się rokowania z Magistratem.

W obecnej chwili istnieje w powiecie 25 Kół L. O. P. P.

Tydzień Lotniczy przyniósł netto zł. 4363 gr. 31, która to suma została przekazana Komitetowi Woj. w Łodzi. Wśród 13 powiatów Piotrków stanął na 4-tem miejscu.

Komitet zwrócił baczną uwagę na prawidłowe i stałe ściąganie składek członkowskich, nie dopuszczając zaległości; z pozycji tej wpłynęło do kasy 10.046 zł.

Następnie w różnych urzędach sprzedawał mareczki L. O. P. P.; pozycja ta dała 1.011 zł. 70 gr. zysku.

Opodatkowanie wyrobów wódczanych dało, poczynając od sierpnia, 2.350 zł. 97 gr.

Ponieważ zamierzenia Komitetu, stojące w związku z przyszłem lotniskiem, wymagają większych funduszów, celem powiększenia tychże uchwalono urządzić loterję fantową na 30.000 zł.

Termin ciągnienia loterji projekowano na dzień 20 marca, lecz z powodu trudności rozprzedażv biletów, termin ten wypadło odroczyć na dzień 19 czerwca r. b.

Na walnem zebraniu członków Komitetu z udziałem delegatów Kół powiatowych w dniu 17.IV przez aklamację wybrani zostali na członków Zarządu, w miejsce 4 członków pp.: Józ. Grzędzińskiego, majora Czyżewskiego, Józ. Karbowskiego i Ant. Uniszewskiego, którzy zgłosili swą rezygnację, pp.: Wacł. Dlouhy, Wład. Jursz, Maksymiljan Wers i Juljan Sosiński, na zastępców pp.: Józ. Bieńkowski, Dominik Dratwa, Stef. Kossjor, Zygm. Krogulski, ks. prałat Korwin-Szymanowski z Rozprzy i Józ. Siechowski z Sulejowa; do Komisji Rewizyjnej: ks. kanonik St. Szabelski, Stef. Klepaczko i Tad. Dobrzański, zaś na zastępców: Tad. Górzyński i Wład. Herzig.

Na delegata na Ogólne Zgromadzenie do Komitetu Woj. jednogłośnie wybrano p. Henryka Konarzewskiego.

Na pierwszem zebraniu członków Zarządu Komitetu powołano: na prezesa p. Henryka Konarzewskiego, na vice-prezesów: pp. Ksawerego Trzcińskiego i Władysława Krysiaka, na skarbnika p. Teodora Ostrowskiego, na zastępcę p. Jana Bieńkowskiego i na sekretarza p. Juljana Sosińskiego.

„PRASOWA AJENCJA LOTNICZA PAL".

Poznański Komitet Woj. zorganizował „Prasową Ajencję Lotniczą PAL". Komitet redakcyjny ukonstytuuje się w najbliższych dniach.

Statut PAL brzmi:

Intencja. W celu ujednostajnienia polskiej polityki lotniczej, prowadzenia racjonalnej propagandy i t. d. zawiązuje się towarzystwo pod nazwą „P o l s k a A j e n c j a L o t n i c z a" (PAL).

Władze. Polska Ajencja Lotnicza, będąc finansowana przez Komitet Wojewódzki L. O. P. P. w Poznaniu, jest w sprawach administracyjnych uzależniona od Zarządu Komitetu Wojew. L. O. P. P.

Skład. Polska Ajencja Lotnicza składa się z Zarządu i korespondentów. Zarząd składa się z czterech honorowych członków:

1 przedstawiciel wojska (3 pułk lotn.),
1 przedstawiciel Zarządu Komitetu Wojew. L. O. P. P.,
1 przedstawiciel przemysłu,
1 przedstawiciel czasopisma „Lotnik";

do pracy kancelaryjnej powołuje się jednego płatnego urzędnika.

Zadania „PAL". Do zasadniczych zadań „PAL" należy:

1) oświetlanie kierunków przemysłu lotniczego zagranicą i u nas,
2) oświetlanie kierunków użycia lotnictwa w przyszłej wojnie zagranicą i u nas,
3) podawanie informacyj o nowych wynalazkach, ulepszeniach i t. d.,
4) oświetlanie zagadnień polskiej polityki lotniczej,
5) prowadzenie propagandy podług wskazówek i z ramienia L. O. P. P.,
6) oświetlanie zagadnień komunikacyjnych,
7) oświetlanie zagadnień prawno-lotniczych z punktu widzenia międzynarodowego i własnego,
8) inne sprawy, które mogą być poruczone bądź przez L. O. P. P., bądź z inicjatywy Zarządu Ajencji „PAL".

Teren działania. Zasadniczo „PAL" rozprzestrzenia swe działanie na terenie Polski. W tym celu nawiązuje kontakt z istniejącemi ajencjami i czasopismami, które wchodzą w ugodę z „PAL" przyjmowania i umieszczania artykułów, notatek i t. d., otrzymywanych z „PAL", jako gwarantujących zapewnienie prowadzenia lojalnej i racjonalnej polityki narodowej lotniczej.

Organa pośredniczące. Dla szybszego i dokładnego zobrazowania istotnego stanu rzeczy „PAL" posiada swych korespondentów, bądź krajowych, bądź zagranicznych, którzy dostarczają materjałów aktualnych lub specjalnie z tych dziedzin, któremi interesuje się „PAL".

„PAL" będzie się starał o posiadanie korespondentów we wszystkich dziedzinach związanych z przemysłem, polityką, szkolnictwem, prawem i stroną taktyczną lotnictwa. Korespondenci „PAL" opłacani będą z funduszu ajencji. Wysokość wynagrodzenia reguluje Zarząd.

Finanse „PAL". Finanse „PAL" składać się będą z przydzielonych z góry i ustalonych kwot od L. O. P. P. (Komitetu Wojewódz. Poznańsk.), jakoteż i wynagrodzenia otrzymanego od poszczególnych czasopism. Żadnych imprez dochodowych i t. d., mających na celu powiększenie zasobów materjalnych, „PAL" nie urządza.

Apolityczność. „PAL" będąc instytucją apolityczną, stojącą na ściśle narodowych zasadach, nie prowadzi polityki personalnej, jak również pilnie baczy, by informacje przezeń podawane nie szkodziły dziełu Obrony Państwa.

W SPRAWIE ZAKUPU SAMOLOTU IM. PIERWSZEGO MARSZAŁKA POLSKI.

W związku z ofiarną akcją podoficerów zawodowych naszej armji na rzecz zakupna samolotu im. Pierwszego Marszałka Polski, Zarząd Główny opublikował w „Polsce Zbrojnej" następujący list do redakcji.

Szanowny Panie Redaktorze!

Zarząd Główny L. O P. P. z niekłamanym podziwem dla ofiarności naszej dzielnej armji śledzi przebieg imponującej akcji podoficerów zawodowych na rzecz zakupna samolotu im. Pierwszego Marszałka Polski.

Ponieważ jednak inicjatorom zbiórki chodzi niewątpliwie przedewszystkiem o to, aby ich szlachetny dar miał charakter trwałego uczczenia Marszałka Piłsudskiego, pozwalamy sobie dołączyć nasz głos do umieszczonego w Nr. 110 „Polski Zbrojnej" głosu Związku Lotników Polskich w Poznaniu i zaznaczyć, że samolot nie będzie posiadał tego charakteru, z natury rzeczy bowiem jest nietrwały i najdalej po roku pójdzie na szmelc.

Jeżeli chodzi o utrwalenie imienia Pierwszego Marszałka Polski przez związanie go z jakimś czynem użytecznym dla lotnictwa, to — zdaniem naszem — należałoby pomyśleć o trwałym objekcie i wybrać najpożyteczniejszy w danej chwili.

Objektem takim byłby zarówno hangar na lotnisku poznańskiem dla Sekcji Treningowej, co proponuje Związek Lotników, jak ufundowanie jakiejś specjalnej maszyny dla budowanego przez L. O. P. P. Instytutu Aerodynamicznego w Warszawie, jak wreszcie przyczynienie się do budowy jednego z projektowanych przez Ligę lotnisk (np. w Zakopanem), któreby to objekty mogły nosić imię Marszałka Piłsudskiego.

W ten sposób zarówno zostałby dokonany czyn pożyteczny, jak i uczczenie Marszałka miałoby charakter trwały.

W nadziei, że Szanowna Redakcja nie odmówi nam opublikowania tych naszych uwag i że głos nasz zostanie wzięty pod rozwagę przez inicjatorów zbiórki, prosimy przyjąć i t. d.

S e k r e t a r z g e n e r a l n y — *(—) dr. Karol Vacqueret*

V.-P r e z e s — *(—) Antoni Ponikowski*

REDAKCJA „MŁODEGO LOTNIKA“

URZĄDZA W DNIU 23 MAJA 1926 R. O GODZ. 10 R. W WARSZAWIE NA LOTNISKU CYWILNEM

I-SZY WSZECHPOLSKI

KONKURS MODELI LOTNICZYCH

LATAJĄCYCH I REDUKCYJNYCH

W konkursie mogą brać udział z prawem otrzymania nagród tylko modelarze-amatorzy. Modelarze zawodowi mogą stawać do zawodów poza konkursem.

Chcąc udostępnić uczestniczenie w Konkursie Wszechpolskim modelarzom mieszkającym poza Warszawą, dozwolone jest organizowanie konkursów miejscowych, między 5 a 20 maja.

Organizować konkursy miejscowe mogą:

1) Dyrekcje szkół, 2) Komitety L. O. P. P., 3) Oddziały Związku Lotniczego Młodzieży, 4) Kółka Modelarskie, 5) Uczestnicy I-go Kursu Instruktorów Modelarstwa Lotniczego, 6) Grupy złożone przynajmniej z 4 ch modelarzy z danej miejscowości, chcących wziąć udział w konkursie.

Wyniki konkursów miejscowych, stwierdzone przez dyrekcję szkoły, w której konkurs się odbył, lub też miejscowy komitet L. O. P. P., będą uważane za wyniki, osiągnięte na Konkursie Wszechpolskim i, jako takie, będą nagradzane narówni z wynikami osiągniętemi w Warszawie.

W razie gdyby na zawodach miejscowych nie mógł być obecny uprawomocniony delegat dyrekcji szkoły lub komitetu miejscowego L. O. P. P., Redakcja na żądanie wysyłać będzie na koszt organizatorów swego przedstawiciela.

Poszczególne osoby, chcące wziąć udział w konkursie w Warszawie winne nadesłać do Redakcji do dnia 15 maja r. b. zgłoszenie, w którem należy podać:

1) Imię i nazwisko, 2) Dokładny adres, 3) Zawód ew. szkołę i klasę, 4) rodzaj modelu (i), który weźmie udział w konkursie (latający, czy redukcyjny, oraz z jakiej klasy modeli), 6) Wyniki dotychczas osiągnięte.

Pożądane jest dołączenie do zgłoszenia planów i fotografji modeli.

Szkoły, kółka modelarskie, komitety L. O. P. P. oddziały Z. L. M., oraz grupy osób, czy też pojedyncze osoby, chcące zorganizować konkurs miejscowy winny przesłać do Redakcji do dnia 10 maja b. r. zawiadomienie o miejscu i czasie, w którym ma się odbyć dany konkurs miejscowy, oraz podać:

1) Nazwisko i imię, zajęcie, oraz adres osoby zajmującej się organizacją konkursu, 2) Listę uczestników konkursu, 3) Skład sądu konkursowego, 4) Kto będzie stwierdzał wyniki konkursu, jeśli sąd konkursowy nie składa się z osób uprawomocnionych do tego.

Wyniki konkursu miejscowego winni organizatorowie przesłać do Redakcji listem poleconym do dnia 22 maja 1926 roku.

Jako nagrody na konkurs przeznacza się ogółem 13 żetonów (3 srebrne pozłacane i po 5 srebrnych oksydowanych i bronzowych).

Regulamin konkursu oraz bliższe szczegóły podane są w ostatnich numerach „Młodego Lotnika“.

Wszelką korespondencję w sprawie konkursu kierować należy do Redakcji „MŁODEGO LOTNIKA“ — Warszawa, Senatorska Nr. 14, telefon 132 14.